



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 31 marzo 2021



Prime Pagine

31/03/2021	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Foglio	11
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Giornale	12
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Giorno	13
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Manifesto	14
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Mattino	15
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Messaggero	16
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Il Tempo	20
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	Italia Oggi	21
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	La Nazione	22
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	La Repubblica	23
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	La Stampa	24
Prima pagina del 31/03/2021		
31/03/2021	MF	25
Prima pagina del 31/03/2021		

Primo Piano

31/03/2021	Il Piccolo Pagina 16	<i>LORENZO DEGRASSI</i>	26
Causa dei porti italiani contro la tassazione imposta da Bruxelles			
30/03/2021	Huffington Post	<i>By Claudio Paudice</i>	27
I porti italiani fanno causa a Bruxelles			

Trieste

31/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 22	29
Porto Trieste, Fs avvia investimenti per 112 milioni		

Venezia

31/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	32
	«Scontro tra navi dove andranno le crociere» «Falso, evento minore»	
31/03/2021	Il Gazzettino Pagina 35	33
	Tre concessioni al porto, terminal ancora in attesa	
31/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25	34
	Soluzione Marghera per le grandi navi «Un annuncio che non vale niente»	
31/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25	35
	Comitato di gestione via libera a tre concessioni	
30/03/2021	FerPress	36
	AdSP Mare Adriatico Settentrionale: oggi riunito il Comitato di Gestione	
30/03/2021	Il Nautilus	37
	AdSP MAS, resoconto comitato di Gestione del 30 marzo 2021	
30/03/2021	Informatore Navale	38
	AdSP MAS, resoconto comitato di Gestione del 30 marzo 2021	
30/03/2021	Informazioni Marittime	39
	Adriatico settentrionale, riunito il comitato di gestione dell' Autorità di Sistema	
30/03/2021	Messaggero Marittimo	40
	Tre concessioni nel porto di Venezia	
30/03/2021	Sea Reporter	41
	AdSP MAS, resoconto comitato di Gestione del 30 marzo 2021	
31/03/2021	La Gazzetta Marittima	42
	AdSP MAS ricorre a TAR sulle Casse di Colmata	

Savona, Vado

31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5	43
	Vado Gateway, la sfida è cominciata Obiettivo l'Europa	
31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	44
	«Savona senza crociere, impatto negativo sull'occupazione»	
31/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 23	45
	Solidarietà dei clienti ai titolari dei Nilo dopo la denuncia per gli accessi chiusi	
31/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 26	46
	«Senza intervento urgente le Funivie chiuderanno»	

Genova, Voltri

31/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 11	47
	Fino a 20 mila container in più in 7 giorni Il peso dell' ingorgo di Suez sui porti liguri	
31/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 11	48
	Il blocco di Suez il gigantismo navale e l' effetto farfalla	
30/03/2021	Genova Post	49
	Canale di Suez, il traffico navale è ripreso: in arrivo un' ondata di rincari per i prodotti tecnologici	
30/03/2021	Il Vostro Giornale	50
	Canale di Suez, il riassetto "salato" per la catena logistica: rincari sui prodotti tecnologici	

30/03/2021	PrimoCanale.it	51
31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	52
31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5	53
31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	54
30/03/2021	Genova Post	55
30/03/2021	Liguria Oggi	56
31/03/2021	La Gazzetta Marittima	57

La Spezia

31/03/2021	La Gazzetta Marittima	58

Ravenna

31/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11	59
30/03/2021	Ravenna Today	60
30/03/2021	ravennawebtv.it	61
30/03/2021	Ravenna Today	62
30/03/2021	Ravenna24Ore.it <i>lbolognesi</i>	63
30/03/2021	ravennawebtv.it	64

Marina di Carrara

31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo	65
31/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 36	66
31/03/2021	La Gazzetta Marittima	67

Livorno

30/03/2021	Ansa	68

31/03/2021	Il Tirreno Pagina 19	69
Test ok per le navi più grandi In porto con pescaggio record		
31/03/2021	Il Tirreno Pagina 19	71
All' esame del consiglio il lavoro sulle banchine		
31/03/2021	Il Tirreno Pagina 19 <i>MAURO ZUCHELLI</i>	72
Così il Comune di Pisa punta a ottenere le compensazioni		
31/03/2021	Il Tirreno Pagina 19 <i>FRANCESCO LOI</i>	73
Lo studio: due km di erosione sulla spiaggia del Calambrone		
31/03/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 16	74
«Più ristori alla Toscana del turismo Recovery, porto avanti i sindaci»		
31/03/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 51	76
Progetto Darsena Europa I pisani tornano all' attacco		
31/03/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 51	77
Pescaggio fino a 11,5 metri Successo delle prove di accosto		
30/03/2021	Corriere Marittimo	78
Livorno, sperimentazioni in porto per portare il pescaggio a -12,00 metri		
29/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Vezio Benetti</i>	79
Livorno sperimenta aumento limiti pescaggio		
30/03/2021	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	80
Livorno: al via le sperimentazioni per aumentare il pescaggio		
30/03/2021	Ship Mag	81
Livorno: pescaggio superiore a 11,5 metri, test riuscito con la nave Alexandra		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

31/03/2021	Corriere Adriatico Pagina 18	82
Eliantonio: «Lungomare Nord si stanno accumulando ritardi»		
31/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 45	83
Aerdorica, Interporto e Authority: si sviluppa il polo intermodale		
30/03/2021	FerPress	84
Marche: Regione dà ok a protocollo per rilanciare intermodalità. Sarà proposto ad Aerdorica, interporto Ancona, AdSP - Ferpress		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	85
«Il porto sia riferimento per il Lazio» In consiglio mozione sullo sviluppo		
30/03/2021	CivOnline	86
Yep med, nasce la Comunità logistica dei porti del Lazio: siglato il MoU		
30/03/2021	FerPress	87
Convegno per promuovere il corridoio diagonale Civitavecchia-Orte-Ancona. Domani alle 18		
30/03/2021	FerPress	88
YEP MED: nasce la comunità logistica dei porti laziali. Siglato memorandum per sviluppo professionalità		
30/03/2021	Il Faro Online <i>Comunicato Stampa</i>	89
Yep Med: nasce la comunità logistica dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta		
30/03/2021	Informazioni Marittime	90
Porti laziali, nasce la comunità logistica Yep Med		
30/03/2021	Sea Reporter	91
YEP MED: siglato il memorandum per lo sviluppo delle professionalità logistico-portuali dei porti laziali		
30/03/2021	Ship Mag	92
Nasce la Comunità logistica dei porti laziali: prime adesioni da parte di 20 enti e operatori		

Napoli

30/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	93
Porto di Napoli, Adsp sospende deposito LNG		
30/03/2021	Informatore Navale	94
CONSIGLIO ALIS: MODERNIZZAZIONE, SEMPLIFICAZIONE ED INNOVAZIONE NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA INTERMODALE AL CENTRO DEL PNRR E DELLE INIZIATIVE ASSOCIATIVE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA E		
30/03/2021	Sea Reporter	96
Consiglio ALIS: semplificazione ed innovazione nel settore trasporto e logistica intermodale al centro del PNRR		
30/03/2021	Sea Reporter	98
Porto di Napoli, vaccinazioni: disagi alla Stazione Marittima		

Bari

30/03/2021	Ansa	99
Barletta: Progetto Themis, domani un meeting su risultati e prospettive per il turismo dal mare		
30/03/2021	Puglia Live	100
Progetto Themis a Barletta, domani un meeting su risultati e prospettive per il turismo dal mare		

Brindisi

31/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	101
Terminal passeggeri, caso chiuso «Sentenza non in discussione»		
30/03/2021	Brindisi Report	103
Terminal Le Vele, lottizzazione abusiva: confermato il proscioglimento		
30/03/2021	Il Nautilus	Redazione 104
'Brindisi, porto core' - Webinar 7.4.2021 - Hrs 17.00		
30/03/2021	Il Nautilus	Salvatore Carruezzo 106
Porto di Brindisi: a gonfie Vele		
30/03/2021	Informazioni Marittime	107
Brindisi, porto core. Il convegno del Propeller Club		

Taranto

31/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 43	108
Via libera ai lavori del porto di Taranto		
31/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8	109
Consiglio di Stato, ok ai lavori sulla banchina		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

31/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 15	ALBERTO GHIARA 111
«Ora Gioia Tauro e Augusta in un unico sistema portuale»		
31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	112
Sindaci alleati per i porti del Sud		
31/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 31	113
Aperta la nuova viabilità da ben 11 milioni di euro		

31/03/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 23	114
	Nuova viabilità interna al porto	
30/03/2021	FerPress	115
	Calabria: tavolo su porto di Gioia Tauro. Spirli, al lavoro per nuovi progetti	
30/03/2021	Ansa	116
	Porti: Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità dell' area	
30/03/2021	FerPress	117
	Gioia Tauro: inaugurata nuova viabilità portuale. 11 mln per agevolare viabilità interna all' area portuale e garantire separazione tra mobilità su gomma e su ferro	
30/03/2021	Il Lametino	118
	Inaugurata nuova viabilità portuale a Gioia Tauro	
30/03/2021	Informazioni Marittime	119
	Inaugurata a Gioia Tauro la nuova viabilità portuale	
31/03/2021	La Gazzetta Marittima	120
	Nuova viabilità portuale con il gateway ferroviaria	
30/03/2021	LaC News 24 <i>di Redazione</i>	121
	Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità portuale: spesi circa 11 mln per la realizzazione	
30/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	122
	Nuova viabilità portuale a Gioia Tauro	
30/03/2021	Reggio Tv <i>Redazione ReggioTV</i>	123
	Gioia Tauro. Inaugurata la nuova viabilità portuale, investimento di 11 milioni di euro	
30/03/2021	Ship Mag	124
	Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità interna all'area portuale	
30/03/2021	Stretto Web	125
	Porto di Gioia Tauro: inaugurata la nuova viabilità portuale, le FOTO	
31/03/2021	La Gazzetta Marittima	126
	Gioia Tauro prepara il bacino	

Cagliari

30/03/2021	Shipping Italy	127
	Al via le autocandidature per la presidenza delle AdSP della Sardegna e della Sicilia occidentale	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

31/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	128
	Collegamenti veloci nello Stretto Tagli e integrazione più lontana	
30/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	130
	Mario Mega: i disagi dello Stretto	
31/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 21	132
	«Ci sono tutti gli elementi per revocare la concessione»	
31/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 21	133
	Beninati: «Cara Autorità, tu non decidi un bel niente!»	

Catania

30/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	134
	Catania: via alla procedura di gara europea	

Palermo, Termini Imerese

30/03/2021	FerPress	135
	Palermo: l' AdSP presenta progetto riqualificazione porto. Battisti (Fs), connettere ferrovie, porti, aeroporti per rilancio soprattutto al Sud	

31/03/2021	La Gazzetta Marittima	136
Palermo e Carrara con due webinar sui temi di domani		
30/03/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI 137
Palermo, Presentato il progetto esecutivo di interfaccia porto-città		

Focus

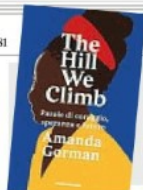
30/03/2021	Il Nautilus	Abele Carruezzo 138
I porti europei non vanno sostenuti tutti allo stesso modo per essere green		
31/03/2021	Il Messaggero Pagina 9	140
Suez, ora l' equipaggio rischia anche l' arresto		
31/03/2021	MF Pagina 20	ALESSANDRO DE FELICE* 142
Il blocco di Suez è un costo accettabile per le aziende attrezzate a gestire il rischio		
30/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	144
Canale di Suez libero		
30/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	145
Il ruolo economico del canale egiziano		
31/03/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	146
Suez, la crisi da 10 miliardi al giorno		
30/03/2021	Corriere Marittimo	147
Federagenti, Santi: Blocco di Suez, effetti potenzialmente gravissimi per l'Italia		
30/03/2021	Informazioni Marittime	148
Suez sbloccato: porti congestionati e capacità ridotta		
31/03/2021	La Gazzetta Marittima	149
Suez ora strangola il Mediterraneo		
30/03/2021	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti 150
L'alternativa a Suez: Via della Seta ferroviaria e Corridoio Mediterraneo		
30/03/2021	Shipping Italy	151
Il sogno' di Santi (Federagenti): Dopo il blocco di Suez far capire l'importanza del trasporto marittimo		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Da oggi
I versi di Amanda Gorman
in edicola con il Corriere
di **Marco Bruna**
a pagina 42



Venerdì gratis
Una difesa per tutti
In regalo ai lettori
cinque mascherine
di **Carlotta Lombardo**
a pagina 29



Draghi si vaccina con la moglie. La variante inglese all'86,7% dei casi. AstraZeneca cambia nome e istruzioni

Stretta sui viaggi di Pasqua

Quarantena e tampone per chi rientra dalla Ue. Gli hotel: rimedio peggiore del male

LE RAGIONI DEI NUMERI

di **Nicola Saldutti**

È iniziata ieri la corsa al «sostegno» per le imprese finite in difficoltà a causa della crisi figlia della pandemia. Ci sono 11 miliardi a fondo perduto stanziati nel Decreto varato dal governo guidato da Mario Draghi. Un primo passo ma non basteranno. Lo sa il governo e lo sanno soprattutto i tanti che riceveranno un magro sollievo. È per questo che sarà ancora più importante che possa iniziarsi a intravedere un percorso di uscita dalla crisi. Che si può sicuramente sintetizzare in tre parole: vaccini, vaccini, vaccini. Ai quali però non si possono non aggiungere segnali da indirizzare a chi della crescita è comunque attore: imprese e famiglie. La sospensione del Patto di Stabilità, decisa nel pieno della crisi dovuta alla pandemia, ha rappresentato senza dubbio una svolta. Un cambiamento nel modo dei singoli Stati di poter affrontare l'emergenza, e di farlo nel quadro di una Unione Europea più consapevole delle urgenze e dei bisogni. La parola rigore è quasi scomparsa dal vocabolario economico e senza dubbio una duratura tregua dall'austerità ha rappresentato in questi dodici mesi l'unica strada percorribile.

Eppure i numeri, restano numeri. E chi, come l'Italia, parte da un quadro di potenziale fragilità, deve in qualche modo tenerlo in conto più di altri.

continua a pagina 30



Quarantena e tampone per chi torna dalle vacanze di Pasqua all'estero. Ma continua la protesta degli albergatori. Ieri Mario Draghi e la moglie si sono vaccinati con AstraZeneca, che ha cambiato nome.

da pagina 2 a pagina 13

LA RICERCA

Curarsi (bene) a casa

di **Marco Imarisio**

a pagina 11

IL NUOVO DECRETO

Bar e scuole: le regole

di **Monica Guerzoni**
e **Florenza Sarzanini**

a pagina 4

L'INCHIESTA IN SICILIA

«Spalmiamo un po' di morti»
I trucchi sui dati

di **Felice Cavallaro**

«Spalmiamo un po' di morti». Diceva così, al telefono, l'assessore regionale alla Sanità siciliana. E ieri Ruggero Razza ha dato le dimissioni perché tra gli indagati nell'inchiesta sulla falsificazione dei dati Covid alterati per evitare la zona rossa alla Sicilia. Al lavoro, su numeri e intercettazioni, i Nas di Palermo e la procura di Trapani.

a pagina 8

Cambiamento climatico Il «sakura» in anticipo: non accadeva dal 1409



La fioritura dei ciliegi, il sakura, nel parco di Inokashira, a Tokyo. Quest'anno il picco è arrivato prima del tempo. Non succedeva dal 1409

Il caldo fa fiorire prima i ciliegi del Giappone

di **Paolo Salom**

Ciliegi in fiore prima del tempo in Giappone. Un primato che resisteva dal 1409 quando il picco fu raggiunto il 27 marzo. Secondo gli esperti è colpa del riscaldamento globale. Il sakura è uno degli eventi clou del Paese asiatico.

a pagina 21

GIANNELLI



IL SEGRETARIO, LE DONNE, LE CORRENTI

Letta: «Sarò come un rompighiaccio per il Pd incrostato»

di **Milena Gabanelli** e **Simona Ravizza**

«Ho trovato un Pd incrostato di maschilismo. C'è bisogno di una cura choc. Faccio il rompighiaccio». Enrico Letta, neosegretario pd, svela un retroscena: «Quando mi hanno chiamato per fare il segretario ho detto "scegliete una donna"». E poi: «Ho dovuto respingere le critiche dei maschi 50enni».

a pagina 15

L'UOMO ORA FA TREMARE WALL STREET

Hwang che si fece prestare 50 miliardi dalle banche

di **Federico Fubini**

Bill Hwang è l'uomo a cui le più grandi banche di Wall Street hanno prestato 50 miliardi di dollari e che adesso tremano.



a pagina 32

L'IMPRENDITORE DI BRESCIA

Finto sequestro di Al Qaeda «Così facciamo i soldi»

di **Giovanni Bianconi**

È stato il sequestro di Alessandro Sandrini «rapito» nel 2015 da Al Qaeda in Turchia e liberato in Siria nel 2019. «Con la Farnesina facciamo i soldi». Presa la banda.

a pagina 23



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il senso di colpa di Furino

Conosco bene il senso di colpa da cui è attraversato l'ex calciatore Beppe Furino, convinto di avere introdotto lui in casa il Covid che gli ha appena portato via la moglie. Quell'ombra l'ho vista per anni nello sguardo di mio padre. Diversi i contesti e le circostanze, analogo il copione. La persona che hai amato tutta la vita è appena scomparsa e tu sei lì, inebetito dal dolore, a chiederti che cosa avresti potuto fare di più, o di meno, per salvarla. Nella mente scatta il gioco perverso del «se»: rivedi ogni scelta recente, compresi i gesti che hai compiuto senza pensare alle conseguenze, soprattutto quelli. Nel caso di una pandemia esiste già anche una parola per definirli: untore. Gliel'hai attaccato tu, il virus. Non ne hai la certezza scientifica, ma è un verdet-

to che ti scorre nelle ossa. E serve a poco dirti che, di solito, a sentirsi in colpa sono proprio quelli che non hanno colpa. Dovendo pur dare un bersaglio al tuo dolore, scegli te stesso. Mio padre trascorse i primi anni dopo la morte di mia madre a rimuginare su manchevolezze presunte, o comunque distorte nel ricordo. Un lavoro infernale del cervello che si placava solo la domenica del derby, quando andava allo stadio a tifare, e spesso a godere, contro la Juve di cui Furino era il capitano. Non sembrò blasfemo: tutti abbiamo provato sulla nostra pelle come per lenire i dolori dell'anima l'unico balsamo a effetto rapido siano le emozioni futili. Per guarire, invece, serve il tempo. E a volte non basta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

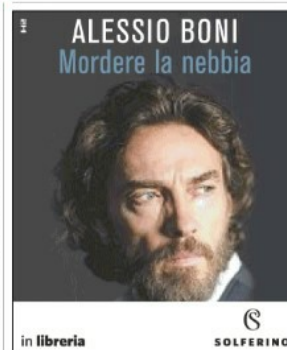


Foto: Italian Style - In.A.P. - 01. 531.2001 con L. 467/2004 art. 1, c. 103 Milano
10331
9 771120 458008



Il Comitato Etico della Rai "valuta una sospensione" per Andrea Scanzi su Rai3
Con tutto quel che si vede in tv, la vera notizia è che la Rai ha un Comitato Etico



Mercoledì 31 marzo 2021 - Anno 13 - n° 89
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Quarta mafia"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2008 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

RIAPERTURE DIFFICILI

Pasqua in rosso:
Salvini battuto,
lite con Giorgetti



◀ MANTOVANI E SALVINI A PAG. 3

L'INCHIESTA IN SICILIA

**"Dati falsi contro
la zona rossa: c'è
un input politico"**

◀ CAIA E PACELLI A PAG. 4

VINCE SERRACCHIANI

**Debora sbaraglia
Marianna: regista
il "sospeso" Lotti**

◀ MARRA CON UN COMMENTO
DI DANIELA RANIERI
A PAG. 6-7

DIRIGENTI "A TERMINE"

**Brunetta, grande
informata: l'intera
PA senza vincoli**

◀ PALOMBI A PAG. 14

IL FIGLIUOLO SHOW

**"Generale, può
essere un po'
meno ottimista?"**

◀ Lorenzo Giarelli

"Il generale non potrebbe fornirci un quadro un po' meno rassicurante e ottimista?". Tocca alla senatrice Udc Paola Binetti l'ingrato compito di frenare gli entusiasmi nelle commissioni Affari sociali di Camera e Senato, riunite ieri per l'audizione del Commissario per l'emergenza, nonché Generale, Francesco Paolo Figliuolo.

A PAG. 16

"SPESE IMMOTIVATE" L'UFFICIO DEL SENATO CRITICA IL PIANO DRAGHI

Vaccini con sponsor

DALLE PRIMULE ALLE PROVOLE



L'ULTIMA DI FIGLIUOLO
I CONTROLLORI DEI CONTI
CONTESTANO 850 MILIONI
AL COMMISSARIO SENZA
CRITERI DI SPESA. E PURE
LE SPONSORIZZAZIONI
PER PAGARE GLI HOTSPOT

◀ PROIETTI A PAG. 2-3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Ora assolvono Conte a pag. 7 • **Davigo** Linea dura sul 41bis a pag. 17
- **Fini** La crisi è psicologica a pag. 11 • **Robecchi** Le differenze "di classe" a pag. 11

RENTI GRANTURISMO Viaggi d'affari Il dossier dei pacifisti

Arriva il Bomba, più bombe

E fuggifuggi da fifa in Senato

■ Le trasferte del senatore in Africa e Golfo coincidono coi Paesi dove, con il suo governo, è aumentato il commercio di armamenti: da 2,1 nel 2013 a 14,6 miliardi nel 2016. E i senatori temono di contagiarsi

◀ RODOANO, ROSINI E VERGINE A PAG. 8-9



Mannelli

**LA PRODIGIOSA
CAPACITÀ DEL COVID
DI ROMPERE I COGLIONI**



La cattiveria

**AstraZeneca cambia nome
e ritocca il bugliardino,
ma in sostanza è sempre
uguale. Tipo quel
che è successo
con il cambio di governo**

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

"COMLOTTO DELLA CIA"

**Afghanistan: l'Isis
e i talebani contro
chi porta i vaccini**

◀ ZUNINI A PAG. 15



LICHTENBERG RISCOPERTO

**Quel fisico-aforista
che sbertucciava
Kant, Goethe & C.**

◀ TAGLIABUE A PAG. 18

Sim Sala Bim

» Marco Travaglio

Se rinasco, voglio essere Beppe Sala. Conoscete un ragazzo più fortunato di lui? Io no. Fa il "city manager" a Milano nella giunta di destra della Moratti (diessi Moratti) e tutti lo scambiano per un compagno e lo eleggono sindaco col centrosinistra, in cui decide chi entra e chi no, distribuendo gli appalti pass. Rilascia dozzine di interviste sul futuro del Pd, a cui però si scorda di iscriversi. Un mese fa, incassato il via libera del Pd alla ricandidatura a sindaco senza passare per le primarie, aderisce ai Verdi Europei (quelli italiani potrebbero riconoscerlo). E si traveste da Greta Thunberg che, se lo conoscesse, lo picchierebbe per le cementificazioni prima, durante e dopo l'Expo. Lui del resto, per farsela amica, l'ha paragonata ad Anna Frank, confondendo lo smog delle città con i lager della Shoah. Campione di legalità, all'Expo si scordò di quella polverosa pratica chiamata "bando di gara" e assegnò tutti gli appalti brevi manu. Uno lo trucò pure, retrodatando le carte, e fu condannato in primo grado a 6 mesi per falso in atto pubblico. Però, beninteso, "voglio l'assoluzione, non la prescrizione": infatti in appello intasò la prescrizione e portò a casa. Ma nessuno se ne accorse: i giornali erano troppo occupati a lapidare Virginia Raggi, anch'essa imputata per falso, ma purtroppo assolta in primo e secondo grado. Peggio per lei. Fra l'altro lei, a inizio pandemia, si guardò bene dall'organizzare spritz corretti Covid e lanciare hashtag "Roma riparte" o "Roma città riaperta", diversamente da lui a Milano: infatti, diversamente da lui, è una pessima sindaca. Né le venne in mente di dire "basta smart working, torniamo al lavoro", come se gli smartworker poltrissero: roba che al confronto Carlo Bonomi è un illuminato imprenditore olivetiano. Fortuna che quell'idea venne in mente a Beppe: Virginia l'avrebbero impiccata a Spelacchio.

Ad agosto Sala incontrò l'altro Beppe, Grillo, ma i giornalisti si dimenticarono di domandargli cosa ci fosse andato a fare. Lo scoprì Barbacetto: voleva la benedizione per fare il capo di Timò per la rete unica e mollare finalmente Milano, che non l'ha capito. Grillo rispose che non dipendeva da lui, infatti non sene fece nulla. Sala riscoprì un'improvvisa passione per Milano. E si ricandidò a sindaco col Pd senza chiedere niente al Pd (tanto non è iscritto) né tantomeno al M5S ("meglio correre separati"). Proprio come la Raggi, che però almeno al M5S lo disse. Infatti a lei rompono le palle perché non ha il permesso del Pd ed è un "ostacolo", un "inciampo", una "minaccia" per l'alleanza giallorossa. Invece a lui nessuno dice niente. Ieri ha annunciato un'imminente "Lista Volt", ma pare che non sia l'abbreviazione di Voltagabbana.



MERCOLEDÌ 31 MARZO 2021 - € 1.80

Riaprire ristoranti e musei in attesa dei vaccini per tutti. Come? Tamponi di massa e via libera ai vaccinati. Un modello tedesco da seguire

Chi efface non sarebbe neppure uno scandalo considerare le ripartite a quei ristoranti, a quei musei, a quei bar capaci di fare quello che fanno ormai molte farmacie: allestire insieme con l'autorità sanitaria un sistema di tamponi rapidi all'esterno dei propri spazi, tale da permettere di entrare soltanto a chi risulta di essere negativo in quel preciso momento. Non c'è dubbio che un graduale ritorno alla normalità sarà possibile solo quando il grosso della popolazione sarà vaccinato (la normalità che arriva da Israele e che osserviamo con invidia da settimane è una normalità che si è manifestata con una popolazione vaccinata al 51 per cento ma i mesi che ci separano dal ritorno alla normalità potrebbero essere anche più lunghi di quelli necessari per farcela).

Una delle opzioni per contenere i tamponi rapidi e consentire all'economia di ripartire senza dover necessariamente aspettare i tempi dei vaccini. Ci proviamo?

Il piano di Figliuolo

Vaccinatori, strategie. Come si arriva a 500 mila dosi al giorno

La novità delle farmacie

Ecco il decreto Covid

Stop a catena

Le minacce di Kurz

Andrea's Version

Caro Gratteri, ti sfido in tribunale

Alla corte di Viktor

Parla Lotti

I fiori della censura

La progressione del suo pensiero, la regolarità della nostra, mondo postmoderno, il suo disguido e l'odio (di se stesso in primis) sono difficili da ascoltare senza rabbia. Ma non si può non ascoltare. Arriva l'edizione pubblicata da Jean-Marie Lévy nel 1986 e mai ristampata da allora. Comprende le poesie in francese e in italiano, le traduzioni di Pierre Brunei, professore emerito alla Sorbona. «I fiori della male» sarebbero censurati oggi? Sarebbe probabile. «Il tuo contenuto è un po' troppo duro», si direbbe. E richieste di messa al bando e di campagne vendicative da parte delle élite della virtù del femminismo radicali. Ma non si può non leggere. «Dante di un'epoca decaduta», come Baudelaire fu definito da Barbey d'Aureville, viene deferito ai magi del secolo. E non si può non leggere per il processo Pierre Pinard dello stesso del processo a Madame Bovary? esclamò: «Crediamo che certi fiori del profumo veritissimo siano ancora in fiore». E non si può non leggere Michel Schneider, si leggerebbe nei versi di Baudelaire un'imo alle mollesse in strada e una giustificazione

Mozambique burning

Il secondo momento di somiglianza con la guerra allo Stato islamico in Iraq e in Siria degli anni scorsi è che un intervento militare internazionale è inevitabile. «Non si può aspettare altri tre o quattro giorni. Le forze locali semplicemente non hanno la capacità di resistere ai guerriglieri islamisti, che pure sono in grado di ottenere armi e munizioni», dice il bico in un paese a maggioranza cristiana e il serbatoio di reclutamento dei fanatici è più stretto del solito, ma sono i finanziati gli arrivi dall'estero, in particolare dall'Iran, che hanno messo in Tan-zania. Chi ha provato a contenere la guerriglia è finito male. Nell'agosto 2010 il presidente del Mozambico, Filipe Nyusi, fu ucciso da un attentato. A trarre il presidente russo Vladimir Putin e fra il 13 settembre e la fine del mese un contingente di almeno due mila uomini per la campagna di controguerriglia è sbarcato da due elicotteri An-124 (quelli che portavano gli aerei russi in Italia) in Mozambico per affrontare la guerriglia alla divisione locale dello Stato islamico. Il contingente è stato distrutto, un elicottero da guerra, specialisti nell'analisi dei dati e l'esperienza accumulata in altri teatri di combattimento.

Aspettando CureVac

CATTIVI SCENZIATI

tura rivoluzionò del settore farmaceutico. Era nata CureVac, azienda dedicata allo sviluppo di farmaci basati su Rna. E quando, all'inizio del 2020, il coronavirus colpì l'Europa, questa azienda, grazie alla sua esperienza, ai suoi brevetti e alla sua tecnologia, sembrava la meglio posizionata per produrre, entro l'autunno si diceva, un nuovo tipo di vaccini, basato su Rna. Ad arrivare sul mercato, però, furono la contrattanea BioNTech (con la Pfizer) e l'americana Moderna.

(Riesce ancora nell'ultimo 11?)

Andrea's Version

Con la recente decisione sul divieto di circolazione degli italiani in Italia in occasione delle vacanze, compensata però dal permesso agli italiani medesimi di circolare all'estero dove minchia parrà loro, il Governo in carica avvisa la popolazione tutta che l'Esecutivo stesso ha deciso di iscriversi ufficialmente, gareggiando senza risparmio di forze, alla "Pirla's League".

Alla corte di Viktor

Salvini cerca la benedizione di Orbán. E nella Lega ci si azzuffa per il dipartimento Esteri

Parla Lotti

**Il leader di Base riformista:
"Basta ipocrisia sulle correnti.
Non sono il male assoluto"**

Chi fermerà la musica? Matematico, Oxford

Non so se la cosa scatenerà le ire dei sovrani germi-
nofoni o eurocentrici, al solo
scopo di permettere poi a Ro-

CONTRO MASTRO CILEGIA

berto Saviano di ammannire un'altra
più inutile come quella sulla liceità
di criticare Dante, ma la notizia sen-
do cu a Oxford (e dove sennò?) stareb-
bero pensando di non far studiare più
Mozart o Bach, e un giorno magari Puc-
cini (Beethoven potrebbe salvarsi in
quota ipo-udente) è degna di riflessio-
ne. Il motivo, ça va sans dire, è che ap-
partenevano alla razza bianca e colo-
nizzatrice, pure nella musica, e dun-
que via libera allo studio del jazz. Ma
questa è banalità. L'aspetto più inte-

ressante è che esistono, davvero, personaggi che ritengono che il vero problema sia la scrittura della musica. Che è un'invenzione europea, raffinata nei secoli in un linguaggio di segni che consente, a chi ne sia padrone, di eseguire un brano musicale senza averlo mai sentito. Si rimprovera cioè, all'occidente, di aver saputo trasformare in segno grafico, in metrica, in astrazione la musica. Che infatti è la cosa più vicina in natura alla matematica, come aveva già capito Pitagora e come ha spiegato, con una complessità dannatamente occidentale, Wittgenstein. Per questo è comprensibile a tutti. Ma a Oxford preferiscono tornare al pensiero basic, che i neri hanno il ritmo nel sangue. (Maurizio Crippa)

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 31 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, pressing sulla fondazione: il tempo stringe

**Olimpiadi 2026, il logo c'è
«Ma adesso il governo
crei l'agenzia per i lavori»**

Mingoa in Lombardia



Brescia, l'Isis serviva per il riscatto

**Zanotti, Alessandri
e i finti rapimenti
quattro in manette**

Raspa a pagina 15



Quarantena contro le fughe di Pasqua

Andare all'estero si può e gli italiani ne approfittano: assalto ai voli per le Baleari. Speranza: al rientro cinque giorni di isolamento. Ma i nostri albergatori sono furiosi. Possibili aperture a metà aprile. Le scuole ripartono con molte assenze tra docenti e bidelli

Servizi

da pag. 2 a pag. 9

Scuola, assenteisti per il ponte

**La zona franca
dei (pochi)
cattivi maestri**

Gabriele Canè

Dice: voi ce l'avete con gli statali. Errore. Sono alcuni di loro che ce l'hanno con noi, che siamo loro datori di lavoro e di stipendio. Chiariamo subito: quando il cittadino polemizza con la pubblica amministrazione, non si riferisce certo al personale sanitario, o alle forze dell'ordine, ad esempio. Quelli sono un esercito alla Garibaldi, e la risposta, tranne rarissime eccezioni, è sempre: obbedisco. Non tutti, però, sono così. Ci sono i furbetti del cartellino, i passacarte a rilascio lento, i magistrati che lavorano da casa ma vogliono essere vaccinati perché se no la giustizia si ferma, anche più del solito. Indecente.

Continua a pagina 2

**RAGAZZA LANCIA UN APPELLO DALLA TV RUSSA: «FUI RAPITA DA PICCOLA»
PIERA PIPITONE TORNA A SPERARE. SUA FIGLIA SPARÌ 17 ANNI FA**

Femiani
a pagina 13



Piera Maggio
cerca
sua figlia
Denise
Pipitone
dal 2004:
scompare
a 4 anni

DALLE CITTÀ

Milano

**Niente picnic
e grigliate
Idroscalo chiuso
Via ai controlli**

Servizio nelle Cronache

Milano

**Piovono pietre
in piazza Duomo
Restyling da 3 milioni**

Vazzana nelle Cronache

Broni

**Vino adulterato
altro blitz
in Oltrepò**

Ravizza in Lombardia e Cronache



Calcioscommesse, finisce il calvario del bomber

**Assolto dopo dieci anni
Signori: «Chi me li ridà?»**

Reggiani a pagina 14



Da padre ribalta il cliché anti social

**Volo sta con gli influencer
«Non tutti sono il male»**

Bertuccioli a pagina 22




Domani l'ExtraTerrestre

PESCA Milioni di tonnellate di pesci prelevati illegalmente finiscono nelle nostre tavole. Dai grandi predatori danni enormi all'ecosistema marino


Culture

PERSONAGGI Viaggio tra i matti della letteratura russa, guidati dall'ultimo libro di Paolo Nori
Maria Teresa Carbone pagina 10


L'Ultima

STRAGE DI VIAREGGIO Beffa dalla Cassazione: sei Rls devono dare 80 mila euro alle Fs condannate
Massimo Franchi pagina 16

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 31 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 78

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL VACCINO NON SARÀ SOMMINISTRATO AGLI UNDER 60

AstraZeneca, nuovo stop in Germania

■ Stop ad AstraZeneca in Germania per gli under 60. Dopo la sospensione dei Land di Berlino, Brandeburgo, Nordreno-Vestfalia e del Comune di Monaco, il governo federale estende il divieto in tutto il territorio nazionale. E per gli over 60, a partire da oggi, la somministrazione sarà a

discrezione del medico, con analisi del rischio individuale e dopo un'attenta spiegazione. Chi è in attesa di ricevere la seconda dose del farmaco, invece, potrà scegliere se continuare con AstraZeneca. Angela Merkel e il ministro della Sanità Jens Spahn hanno deciso di seguire alla let-

tera la raccomandazione della Commissione permanente sulle vaccinazioni (Stiko) secondo cui il limite all'utilizzo di AstraZeneca è necessario «in base ai dati attuali sugli eventi avversi tromboembolici che sono rari ma molto gravi».

SEBASTIAO CANETTA A PAGINA 3

«SPALMIAMO I DATI SUI MORTI»

La sanità siciliana nella bufera

■ Inchiesta sui numeri Covid della regione: in manette tre funzionari. E Ruggero Razza, assessore alla Sanità della giunta Musumeci, presenta le di-

missioni. Secondo i pm dietro la manomissione dei numeri ci sarebbe stata la volontà di evitare la zona rossa: «Disegno politico». **MARSALA A PAGINA 2**

foto di Foto Roberto Monaldi/LaPresse



Dalla mobilità elettrica ai parchi eolici, dalle bonifiche dell'Italia inquinata alla riconversione green di Taranto. A un mese dalla presentazione del Piano di Ripresa e Resilienza a Bruxelles, Legambiente presenta al governo 10 grandi opere prioritarie per una vera svolta verde **pagina 5**

Transizione green

Trenta giorni all'alba per una svolta sostenibile

STEFANO CIAFANI

Siamo al rush finale sul PNRR. Mancano infatti 30 giorni alla scadenza per inviare a Bruxelles il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza e il dibattito monta sempre di più. È una discussione però ancora centrata sul testo varato dal precedente esecutivo. È per questo che ieri abbiamo organizzato dagli studi Sky di Milano un talk per presentare le nostre proposte sul Piano, coinvolgendo il governo Draghi, che sta rivedendo quanto scritto dal Conte 2, oltre a diversi rappresentanti del Parlamento, del mondo dell'impresa, del lavoro e dell'associazionismo.

— segue a pagina 5 —

Transizione verde

Non una riforma, servirebbe una rivoluzione

PIERO BEVILACQUA

L'annunciata rivoluzione verde europea e la sua versione italiana, la transizione ecologica, sembrano esaurirsi in un progetto di innovazione tecnologica orientato a ridurre i gas climalteranti, a limitare gli impatti dell'energia fossile, a rendere insomma (come hanno scritto Ardeni e Gallegati, sul manifesto del 28 marzo) il mondo un po' meno sporco e a continuare tuttavia nella «crescita». Come se il problema fosse solo questo. Al contrario, c'è un treno che corre a velocità crescente.

— segue a pagina 15 —

PALESTINA

Barghouti si candida Ed è subito favorito



■ Marwan Barghouti, il «Mandela palestinese» che sconta cinque ergastoli in una prigione israeliana, rompe gli indugi e anche i rapporti con il suo partito, Fatah. Oltre a candidarsi alle presidenziali presenterà una sua lista alle legislative di maggio. Per l'asfittica scena politica palestinese è uno tsunami. **GIORGIO A PAGINA 9**

all'interno

Alitalia Giorgietti scopre che è in un vicolo cieco

RICCARDO CHIARI

PAGINA 7

Mali Bombe sui civili, l'Onu accusa la Francia

STEFANO MAURO

PAGINA 8

Brasile Bolsonaro caccia ministri e vertici militari

CLAUDIA FANTI

PAGINA 8

PD

Vince Serracchiani Letta: ottima squadra



■ È Debora Serracchiani la nuova capogruppo del Pd alla camera. L'ex presidente del Friuli Venezia Giulia ha battuto Marianna Madia 66 a 24. Il segretario Letta è soddisfatto per aver centrato l'elezione di due donne al vertice dei gruppi di un «partito incrostato di maschilismo». **CARUGATI A PAGINA 6**

IL RICORSO DI MARIO

Aiuto al suicidio, Consulta tradita

■ Il tribunale di Ancona ha respinto il ricorso di «Mario», un uomo tetraplegico di 42 anni che aveva chiesto di accedere alle procedure per l'aiuto al suicidio dettate dalla Corte Costituzionale nella sentenza del processo Cappato/Dj Fabo del 2019. «La Asl non ha mai visitato «Mario», riferisce l'avvocata Filomena Gallo, del Comitato dei giuristi per le libertà dell'Associazione Luca Coscioni che ha supportato l'uomo nella sua richiesta di verifica delle proprie condizioni psicofisiche. «Impugneremo l'atto».

MARTINI A PAGINA 4

Lele Corvi



10331
9 770023 215300
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Unia/CRM/232103



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 89 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/18, L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 31 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA "IL MATTINO" • "IL BISOPPO", EURO 1,20

Sabato tocca a Meret

Napoli, si ferma Ospina infortunio alla mano è a rischio per la Juve

Roberto Ventre a pag. 16



L'intervista

Capello: «Assurde le critiche a Gattuso mi assomiglia»

Pino Taormina a pag. 17



La lezione di Suez SE UNA NAVE STRAVOLGE I COMMERCII MONDIALI

Ennio Cascetta

Il mondo ha seguito in diretta le operazioni di sblocco della nave portacontainer, la Ever Given, lunga 400 metri (più dell'Empire State Building in orizzontale), che per una settimana ha bloccato il canale di Suez come una immensa balena spiaggiata. Oltre quattrocento giganti del mare in attesa di poter passare, pericolo dei pirati, danni enormi alla economia del mondo (si calcola un danno oltre 9 miliardi al giorno...in una settimana si è perso l'equivalente di due manovre di bilancio italiane), aumento dei costi del petrolio e delle materie prime. Per fortuna da poche ore si è sbloccato il canale ma ci vorranno almeno tre giorni per tornare alla normalità. Se le cose fossero andate per le lunghe secondo molti osservatori ci sarebbero state perdite notevoli sul PIL a livello globale. Ma come è possibile tutto questo? Una sola nave può avere effetti economici e sociali così devastanti?

Prima di rispondere vi chiedo di prendere in mano il vostro cellulare. Bene quell'oggetto contiene parti che vengono da quattro diversi continenti e che hanno viaggiato per decine di migliaia di chilometri prima di finire nella vostra tasca. E' così per quasi tutto quello che vi circonda: dai vestiti ai mobili, dal cibo alle mascherine chirurgiche. E' la globalizzazione dell'economia che è stata resa possibile dalla più silenziosa rivoluzione della storia dei trasporti. La rivoluzione della logistica del container.

Continua a pag. 35

Scuola, freno alle lezioni on line

►Decreto riaperture, governo diviso. Dad alle elementari e in prima media, altolà alle Regioni
Intervista al ministro Lamorgese: «Da maggio vaccinare i giovani per una estate più sicura»

Arresti e dimissioni in Regione

Sicilia, truccati i dati sui positivi
Orlando: mie denunce inascoltate

Gigi Di Fiore

Arresti in Sicilia per un'inchiesta sull'alterazione dei numeri del Covid trasmessi all'Iss dalla Regione. Indagato anche l'assessore alla Sanità Rizza, che si è dimesso. Il sindaco di Palermo Orlando (nella foto) attacca: «E' da ottobre che continuo a lanciare allarmi». A pag. 7. Servizi alle pag. 6 e 7



La nomina

Piero De Luca vice-capogruppo Pd alla Camera

Mario Ajello

Serracchiani capogruppo in ticket con De Luca jr. Gli ex renziani di nuovo decisivi e dopo il successo al Senato incassano l'ok al figlio del governatore della Campania. A pag. 8

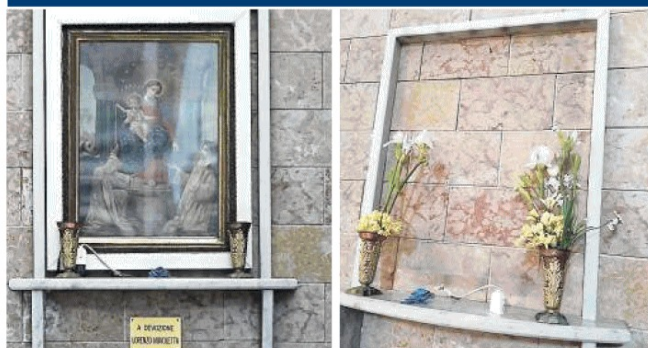
Le idee

Noi e AstraZeneca come in un film di Nino Manfredi

Enrico Del Colle

Quest'anno ricorre il centenario della nascita di Nino Manfredi, attore straordinario e maschera pirandelliana di prima grandezza (uno, nessuno e centomila). Continua a pag. 35

Marano, don Merola: «Quel luogo di culto ricostruito dal clan»



A sinistra uno dei due quadri donati dal boss Nuvoletta, a destra l'edicola vuota dopo la rimozione imposta dall'arcivescovo

Via i quadri del boss dalla chiesa, insulti al vescovo

Ferdinando Bocchetti e Daniela De Crescenzo a pag. 13

«Asili, il bando contro il Sud sarà riscritto»

►Dopo la denuncia del Mattino interviene il ministro Carfagna
Valerio Iuliano

«Le modalità di assegnazione dei 700 milioni di euro messi a bando per la costruzione di asili nido, scuole dell'infanzia e centri polifunzionali per servizi alla famiglia sono state stabilite da una norma e da un Dpcm del governo Conte», il ministro Carfagna raccoglie la denuncia del Mattino e promette una revisione delle norme «che rischiano in concreto di penalizzare proprio i comuni più deboli nella capacità amministrativa e più bisognosi di infrastrutture sociali, la gran parte dei quali al Sud».



A pag. 9

«Noi sequestrati in Siria», ma era una messinscena

Il bluff dei finti rapimenti Isis per prendere i soldi del riscatto

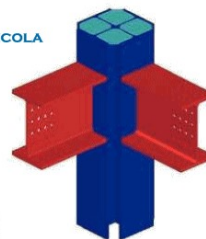


Valentina Errante a pag. 12



C.M.S. S.R.L.
COSTRUZIONI METALLICHE SANTONICOLA
VIA RAFFAELLO 16
84014 - NOCERA INFERIORE (SA)
081-9371012
WWW.CMSSL.COM

LE NOSTRE CERTIFICAZIONI





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 99
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 con L.43/2004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [MESSAGGERO.IT](https://www.messaggero.it)

Mercoledì 31 Marzo 2021 • S. Beniamino

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate ieri:
331.146
Dosi somministrate in totale:
9.830.439
Rapporto dosi somministrate rispetto al giorno precedente:
+79,9%
Rapporto dosi somministrate rispetto alla settimana precedente:
+41,8%



Ruusuvuori ko
Nell'Atp 1000 di Miami
capolavoro Sinner
prima volta nei quarti
Jannik studia da top 10
Valesio nello Sport



La star dei social
Giulia De Lellis
all'esordio nel cinema
«Anche un'influencer
può lasciare il segno»
Satta a pag. 23



Occasione Recovery
Quel "ponte"
dell'Italia
Centrale
da ricostruire

Luca Diotallevi

Sia i favorevoli che i contrari alla costruzione del ponte sullo stretto di Messina condividono l'idea che migliorare i collegamenti significa favorire lo sviluppo. Una verità ancora più evidente quando i ponti crollano. Se oggi il Mezzogiorno è più lontano dal Nord e dall'Europa, ciò dipende anche dal crollo di un "ponte", un "ponte" che ci si era abituati a dare per scontato. Dopo l'unità, per oltre un secolo, l'Italia Centrale è stato il "ponte" tra Nord e Sud. Negli ultimi lustri è crollato travolto dalla sua crisi economica, sociale e demografica.

Nel quadrilatero dell'Italia Centrale (Lucca, Pesaro, Pescara, Roma) vivono e lavorano almeno 22 milioni di persone: tra un quarto ed un quinto della popolazione italiana. La sua importanza, già grande in questi termini piuttosto grossolani, cresce ulteriormente se si pensa alla doppia funzione strategica che nel corso del Novecento quest'area aveva assicurato al sistema Italia (connettere ed intrecciare Nord e Sud) ed al sistema Europa (avere salde radici nel Mediterraneo).

Da almeno tre decenni sulle strutture di questo "ponte" si sono prodotte crepe profonde: economiche, culturali, civiche, demografiche. La sua crisi ha contribuito ad allargare la forbice tra Nord e Sud, ha imposto all' "Europa di fatto" una comoda ritirata verso l'area padana.

Continua a pag. 25

«Sarà un'estate in sicurezza con i più giovani vaccinati»

► **L'intervista** La ministra Lamorgese: «Da maggio le dosi per loro A Pasqua controlli serrati. Passaporto vaccinale non obbligatorio»

ROMA «Vaccineremo i giovani, sarà un'estate sicura». Lo dice la ministra dell'Interno, Lucia Lamorgese. Conti e Mangani alle pag. 2 e 3

Bianconi, primario del Fatebenefratelli a Roma

«In corsia terapie intensive al collasso
Noi costretti a scegliere chi può vivere»

Lorenzo De Cicco

Il reparto? Siamo pieni. Si fanno delle scelte, diamo il posto in terapia intensiva a

chi ha chance di sopravvivere, non a chi ne ha pochissime». Lo rivela il primario del San Pietro-Fatebenefratelli di Roma. A pag. 7

Si dimette l'assessore alla Salute, Razza

«Spalmiamo il numero dei decessi»
Così la Sicilia evitava la zona rossa

Valentina Errante

Abbassare il numero dei positivi, togliere i deceduti, compensare. I dati dell'as-

essorato regionale alla Sanità siciliana erano taroccati per scongiurare la zona rossa ed evitare quindi le chiusure. A pag. 6

La messinscena di imprenditori in difficoltà economiche: 3 arresti



Finti sequestri Isis, vere truffe sui riscatti

L'imprenditore Alessandro Sandrini, coinvolto nel falso sequestro jihadista (foto ANSA) Errante a pag. 13

Sciolta nell'acido, arrestato il marito dodici anni dopo

► **Terni, Barbara Corvi era scomparsa nel 2009**
Un pentito: «Ha fatto la stessa fine della cognata»

TERNI Barbara Corvi, la mamma di 35 anni scomparsa nel 2009, sarebbe stata fatta sparire come la cognata Angela Costantini 15 anni prima: sciolta nell'acido, dopo essere stata uccisa per gelosia ma anche per motivi economici. Di questo è convinta la procura di Terni che ha chiesto e ottenuto l'arresto del marito della donna e padre dei suoi due figli, Roberto Lo Giudice. Gigli e Viola di Campalto a pag. 11

Faro sul pusher
L'autopsia di Maddi
«L'ha uccisa
un mix di droghe»

ROMA Un mix di droghe è stato fatale a Maddalena Urbani, 21 anni, morta di overdose in casa di un pusher. Lo rivela l'autopsia. Pierucci a pag. 11

Rischio domiciliari
Suez, sotto accusa
tutto l'equipaggio:
«Manovre errate»



ROMA Canale di Suez, l'equipaggio della Evergreen rischia l'arresto. Tinazzi a pag. 9

BENVENUTI NEL FUTURO

PRIVATE & INVESTMENT BANKING

RENEWABLE ENERGY

DIGITAL & PERSONAL BANKING



Banca del Fucino

Gruppo Bancario SpA Banca

www.bancadelfucino.it

CONTRASTI UTILI PER LO SCORPIONE

Buongiorno, Scorpione! Marte fa calare il sipario rosso sulla rappresentazione di marzo, alcune stelle applaudono convinte, tre invece si mostrano fredde. La questione è seria, perché si tratta di giganti quali Saturno, Giove e Urano. Contro questi tre va a scontrarsi la Luna, armata di intuito e astuzia, intelligenza, fascino, sensualità. Chi vi assume in questo periodo non avrà da pentirsi. Auguri.

L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

-TRX 11:30/03/21 22:54-NOTE:

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 31 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Il comandante della motonave che lo attraversa da sempre spiega la siccità

Tutta la verità sul Po «In secca, non malato»

Lecci nel Fascicolo Regionale



ristora
INSTANT DRINKS

Quarantena contro le fughe di Pasqua

Andare all'estero si può e gli italiani ne approfittano: assalto ai voli per le Baleari. Speranza: al rientro cinque giorni di isolamento. Ma i nostri albergatori sono furiosi. Possibili aperture a metà aprile. Le scuole ripartono con molte assenze tra docenti e bidelli

Servizi

da pag. 2 a pag. 9

Scuola, assenteisti per il ponte

La zona franca dei (pochi) cattivi maestri

Gabriele Canè

Dice: voi ce l'avete con gli statali. Errore. Sono alcuni di loro che ce l'hanno con noi, che siamo loro datori di lavoro e di stipendio. Chiariamo subito: quando il cittadino polemizza con la pubblica amministrazione, non si riferisce certo al personale sanitario, o alle forze dell'ordine, ad esempio. Quelli sono un esercito alla Garibaldi, e la risposta, tranne rarissime eccezioni, è sempre: obbedisco. Non tutti, però, sono così. Ci sono i furbetti del cartellino, i pas-sacarte a rilascio lento, i magistrati che lavorano da casa ma vogliono essere vaccinati perché se no la giustizia si ferma, anche più del solito. Indecente.

Continua a pagina 2

**RAGAZZA LANCIA UN APPELLO DALLA TV RUSSA: «FUI RAPITA DA PICCOLA»
PIERA PIPITONE TORNA A SPERARE. SUA FIGLIA SPARÌ 17 ANNI FA**

Femiani
a pagina 13



Piera
Maggio
cerca
sua figlia
Denise
Pipitone
dal 2004:
scompare
a 4 anni

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le elezioni

Primarie Pd, voto sul web ma con veri seggi per gli over 75

Carbutti in Cronaca

Bologna, la rabbia dei residenti

«Via Capo di Lucca,
il piano del Comune
creerà degrado»

Rosato in Cronaca

Bologna, blitz dei vigili

Bivacchi e rifiuti nel Memoriale della Shoah

Servizio in Cronaca



Calcioscommesse, finisce il calvario del bomber

Assolto dopo dieci anni Signori: «Chi me li ridà?»

Reggiani a pagina 14



Da padre ribalta il cliché anti social

Volo sta con gli influencer «Non tutti sono il male»

Bertuccioli a pagina 22

PROVA
SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico
L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO
CON PIÙ DI 70 BENEFICI
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.
*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE
E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

AUTOURTITI
Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

IL SECOLO XIX

MERCOLEDÌ 31 MARZO 2021

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVICE SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 76, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LA CELEBRAZIONE SUL SAGRATO DI SAN PIETRO
Il Papa affida ai bambini
le letture del Venerdì Santo

AGASSO / PAGINA 30



GRATIS IL MENSILE GREEN&BLUE
Consigli e scoperte per placare
la grande sete del nostro pianeta

GIOVEDÌ / CON IL SECOLO XIX



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 12
Economia/Marketing	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Xtra	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Programmi Tv	Pagina 38

A IMPERIA E SAVONA IL LOCKDOWN PASQUALE POTREBBE ESSERE ANTICIPATO. CORSA ALLE SECONDE CASE DOPO L'ORDINANZA. I SINDACI: NON SIAMO SCERIFFI

I numeri sono da zona rossa: mezza Liguria verso lo stop

Draghi immunizzato con la moglie. Oggi firma il decreto che blinda il Paese ad aprile. «Non illudiamo gli italiani»

SI DEL SENATO ALLA LEGGE

Da luglio assegno unico: fino a 250 euro di bonus per ogni figlio under 21

Via libera definitivo del Senato, senza voti contrari, all'assegno unico: da luglio fino a 250 euro per ogni figlio sotto i 21 anni.

BARONI / PAGINA 8

I numeri del contagio nella Liguria di ponente continuano a salire, con un'incidenza da zona rossa, superiore ai 250 positivi ogni 100 mila abitanti. Per questo il presidente della Regione Toti valuta la possibilità di anticipare il lockdown pasquale a venerdì per le province di Imperia e Savona. Scatta il divieto di raggiungere le seconde case, ieri in molti hanno anticipato le partenze. Oggi Draghi firma il decreto che blinderà l'Italia anche ad aprile. Previsto l'obbligo vaccinale per chi lavora nella Sanità.

SERVIZI / PAGINE 2-7

IL VADEMECUM

Emanuele Rossi

Ok le messe, no pic-nic
Ecco regole e divieti
per la Pasqua in Liguria

La Messa sì, i pic-nic no. Le gite in bici sì, le passeggiate solo vicino a casa. Ecco come ci si può comportare, tra regole, divieti ed eccezioni, durante le vacanze di Pasqua in Liguria.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

SEGNIDEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

I NUOVI CONTRASTI
DEL MONDO
INTERCONNESSO

La globalizzazione, ultimamente, ha dimostrato quanto gli abitanti di Paesi anche lontani siano diventati dipendenti gli uni dagli altri, facendo emergere anche nuove frizioni.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

ROLLI



PARLA LA MINISTRA

Messa: «L'Università deve ripartire
Vacciniamo i prof»

«Vaccinare i docenti universitari il più in fretta possibile». È la richiesta di Maria Cristina Messa, ministra di Università e Ricerca. «Vanno vaccinati tutti coloro che hanno contatti con il pubblico».

AMABILE / PAGINA 9



Il vaccino in farmacia piace ai liguri: debutto con 440 dosi

Uno dei primi vaccini somministrati in una farmacia di Sestri Ponente (foto Ansa/Zennaro)

FORLEO E ROSSI / PAGINA 2, 16 E 17

BUONGIORNO

A Minneapolis è cominciato il processo a Derek Chauvin, il poliziotto sotto il cui ginocchio dieci mesi fa è morto George Floyd. È il processo a un poliziotto ma alla sbarra c'è tutta l'America, dicono gli attivisti del Black Lives Matter, il movimento antirazzista della comunità afroamericana che dopo l'omicidio ha infiammato il paese. Non è mai una buona notizia quando un imputato diventa il simbolo del male, perché finisce con il pagare colpe come e colpe altrui, ma l'uomo è questo, e da che l'uomo è uomo riesce a trasformare in ingiustizia anche le più alte richieste di giustizia. Lo dimostra un lungo reportage del New York Times a proposito del Defunding the Police (tagliare fondi alla polizia), la febbrile rivendicazione al culmine delle quotidiane violenze delle forze dell'ordine. Li

hanno tagliati un po' ovunque e negli ultimi dieci mesi un po' ovunque sono aumentati i crimini. Proprio in alcuni quartieri, i più poveri, di Minneapolis - ribattezzati lo Stato libero di George Floyd - la polizia non entra più. Vuole evitare scontri e tensioni, ma in quegli stessi quartieri gli omicidi, le rapine a mano armata, gli stupri e le aggressioni sono salite del sessantasei per cento. I colpi di pistola sono il sottofondo di una quotidianità soggiogata alla legge di banditi protetti dalla bandiera di George Floyd. Erano soprattutto gli ultimi fra gli ultimi a finire preda delle prepotenze della polizia e, ormai in un'estasi di brutalità, a finire preda delle prepotenze dei rivoltosi continuano a essere gli ultimi fra gli ultimi. La storia si ripete sempre, e più spesso non è farsa ma tragedia. —

MATTIA FELTRI

Sotto la bandiera

ECONOMIA E VIABILITÀ

Cantieri sulla A7 Domani riapre la galleria simbolo

Roberto Sculli



Lavori finiti sulla Montegalletto

Riapre domani mattina la galleria Montegalletto sulla A7, dopo un mese e mezzo di chiusura per la ricostruzione di parte del tracciato. Dalle 6 via libera al traffico in direzione Milano. I lavori effettuati consentiranno di evitare un altro spauracchio, cioè un'ulteriore prolungata chiusura al traffico. Grazie a questi interventi aumenta di dieci anni la vita della galleria.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

Banca Passadore, un 2020 in crescita per utili e clienti

Alberto Quarati

Il bilancio 2020 di Banca Passadore, approvato ieri dal Consiglio di amministrazione, si chiude con un nuovo record per l'utile netto: 28,7 milioni, con un +6,1% rispetto all'anno precedente e un 60% in più rispetto al 2018. La cassaforte delle grandi famiglie genovesi nell'anno della pandemia ha erogato credito per 1,9 miliardi (+7,7%) a nuclei familiari e imprese. I depositi della clientela si attestano a 3,2 miliardi di euro (+6,2%) e i titoli in deposito sono saliti a 5,2 miliardi (+5,2%). «L'Istituto» spiegano da Passadore - si colloca ai vertici del sistema bancario in termini di profitabilità».

L'ARTICOLO / PAGINA 14

AURUM
OPERAZIONI PROTEZIONE FORTUNI AUTENTICITÀ DELLA BANCA TIRUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

NUOVO BANCO METALLI
AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO
VIA CORNICIANO 56/R 010.6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM

€2* in Italia — Mercoledì 31 Marzo 2021 — Anno 157, Numero 88 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 24636,39 +0,88% | SPREAD BUND 10Y 98,20 +2,50 | €/€ 1,1741 -0,36% | ORO FIXING 1683,95 -1,29% | Indici & Numeri → p. 43 a 47

Domani con Il Sole
Decreto Sostegni:
guida alle novità
su aiuti, lavoro,
condoni e comuni

— a 0,50 euro
più il quotidiano

Riscossione
Cartelle sotto 5mila
euro, il condono
non recupera
importi già versati

Luigi Lovecchio — a pag. 34



Alle famiglie un assegno da 20 miliardi Mancano fondi per i 250 euro a figlio

Welfare

Via libera del Senato
alla legge delega: contributo
mensile fino ai 21 anni

Servono almeno 800 milioni
per evitare penalizzazioni
a 1,35 milioni di famiglie

Via libero definitivo dal Senato al disegno di legge sull'assegno unico per i figli, primo tassello del Family Act. Il provvedimento, a copertura del quale sono previsti 20 miliardi, prevede il graduale superamento o soppressione di misure vigenti come il bonus bebè, il premio alla nascita o all'adozione, il Fondo di sostegno alla natalità, le detrazioni Irpef per i figli a carico, gli assegni per il nucleo familiare. La misura introduce un assegno mensile per tutti i figli, dal settimo mese di gravidanza ai 21 anni. L'ammontare dell'assegno viene stimato in 250 euro ma verrà definito nell'ambito delle risorse disponibili. Per centrare l'obiettivo mancano per l'anno in corso circa 800 milioni. L'importo dell'assegno è maggiorato dal terzo figlio in poi e senza limiti d'età per i figli disabili. È invece più basso dalla maggiore età.

Mobili e Trovati — a pag. 3

SALVATAGGI

Alitalia, in stallo
trattativa con la Ue
Il piano di rilancio
è da riscrivere

— Servizio a pagina 27

DOPO L'EMERGENZA

Smart working,
continuerà
a usarlo il 54%
delle aziende

Il Covid-19 è stato uno straordinario acceleratore del lavoro agile. Una volta archiviata la pandemia, in Italia lo smart working verrà utilizzato da più della metà delle aziende (il 54%). In maniera permanente. Cambierà la settimana lavorativa "ideale". Si preferirà spezzarla in due: 2,6 giorni di lavoro in presenza, i restanti 2,4 da casa.

Claudio Tucci — a pag. 5

2,6 giorni

IL TEMPO IN PRESENZA
Secondo lo studio realizzato da Fondirigenti la futura settimana lavorativa prevederebbe 2,6 giorni in presenza e 2,4 giorni in smart working da casa. Il 54% delle aziende continuerà ad utilizzarlo

L'ANALISI

NUOVE GENERAZIONI AL CENTRO

di Alessandro Rosina

«Il momento migliore per piantare un albero è vent'anni fa. Il secondo momento migliore è adesso» dice un proverbio cinese attribuito a Confucio. Lo stesso vale per l'Assegno unico e

universale per i figli (Aauf). Sarebbe stato utile alle famiglie per rispondere alle difficoltà economiche e all'insicurezza verso il futuro durante la Grande recessione del 2008.

— Continua a pagina 2

161

LA MEDIA
Il valore medio dell'assegno per ogni figlio che si potrebbe raggiungere in base ai fondi che la legge prevede attualmente di destinare al finanziamento della misura

I CONTI DELLA RIFORMA

Il confronto tra le prime ipotesi di attuazione sul tavolo

Michela Finizio — a pag. 2

IL DIGITAL FORUM DEL SOLE 24 ORE



CINGOLANI (MITE)
«Agire su permessi e semplificazione»



DESCALZI (ENI)
«Una nuova spinta a industria e mobilità»



STARACE (ENEL)
«Boom tecnologico come per i pannelli»



ALVERÀ (SNAM)
«Non c'è competizione con le batterie»

Bello, Domnelli, Gili, Meneghelli e Serafini — alle pagine 10 e 11



I tassi Usa a dieci anni tornano a livelli pre Covid

Effetto vaccini

Rendimenti ai massimi
da inizio 2020: volatilità
per Nasdaq e Wall Street

Torna ai livelli pre Covid il tasso di interesse dei titoli di Stato statunitensi a 10 anni, nella scia di vaccini, crescita e inflazione. Nelle ultime 24 ore infatti il rendimento del T-note è arrivato in area 1,8% (non accadeva da gennaio 2020), per poi stabilizzarsi all'1,75%. Un rialzo di cinque punti base in una seduta, che diventano 85

se il conteggio parte da inizio anno. Questo nuovo scatto, alimentato dalle vendite sui governativi Usa che, come accade per ogni obbligazione, ne fanno salire il rendimento, ha creato problemi al Nasdaq: l'indice dei titoli tecnologici Usa ha vissuto un'altra giornata caratterizzata da volatilità, arrivando a perdere un punto percentuale nell'intraday. La debolezza ieri si è estesa anche agli indici Dow Jones ed S&P 500 (in calo di circa mezzo punto percentuale), dopo che la scorsa settimana avevano aggiornato i massimi storici. Il caro tassi rappresenta per i fondi perdite per 300 miliardi.

Lops, Cellino, Franceschi — a pag. 6

TRASPORTI E CETI MEDIO-BASSI

Piano Biden da 4mila miliardi
per infrastrutture e spesa sociale

Marco Valsania — a pag. 14

PANORAMA

EMERGENZA SANITARIA

Per rientri dalla Ue
doppio tampone
e mini quarantena
Vittime a quota 529

Nuova stretta per arginare i contagi covid: ieri 529 decessi e 16.017 nuovi casi, mentre le terapie intensive sono sempre più sotto pressione. Il ministro Speranza ha firmato un'ordinanza che resterà in vigore fino al 6 aprile e dispone, anche per arrivi e rientri da Paesi Ue, tampone in partenza, quarantena di 5 giorni e ulteriore tampone alla fine del periodo in casa. — alle pagine 7 e 8

OGGI IL DECRETO COVID

Riaperture, si va verso
sistema di automatismo

Nel decreto Covid atteso oggi in Consiglio dei ministri ci sarà un meccanismo che a partire da una certa data di aprile prevederà la possibilità di allentare le misure anti contagio in relazione a un eventuale miglioramento dei dati.

— a pagina 7

STORIA DELL'ECONOMIA

Credito Italiano,
una lezione utile
per capire
il presente

Antonio Patuelli — a pag. 17

WORLD OUTLOOK

Fmi rialza stime di crescita
Per l'Italia Pil a +4,25%

L'Fmi ha rivisto le stime di crescita globale al 5,5% per il 2021, in rialzo dello 0,3% grazie al miglioramento della campagna vaccinale. Per l'Italia Pil in aumento del 4,25% con un'accelerazione nella seconda parte dell'anno.

— pag. 15

Lavoro 24

Salari
Dimezzato il divario
uomo-donna
nelle buste paga

Cristina Casadei — a pag. 24

Lombardia

Venerdì con il quotidiano
Nelle edicole della Lombardia

Sud

Venerdì. Nelle edicole
di Campania, Puglia, Calabria,
Basilicata, Sicilia e Sardegna

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1€. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 31 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 89 - € 1,20
S. Beniamino diacono e martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cicerone Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Faleria a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6190

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

CLAMOROSA INDAGINE DEI PM IN TUTTA ITALIA

Mascherine bucate ai medici

Ieri sequestrati dalla Finanza 65 milioni di pezzi destinati a tutti gli operatori sanitari | Altre 185 milioni già distribuite Le acquistò Domenico Arcuri Perquisiti anche i suoi uffici | Proteggevano dal virus al 9% e non al 90% come indicato Ma il Cts aveva dato il suo ok

Il Tempo di Osho

In vacanza all'estero? Tiè: vi tocca la quarantena



"Fate tante foto in quarantena"

Mineo a pagina 7

Oltre un milione di iniezioni ma aumentano i malati gravi e i pazienti in attesa di un letto in ospedale Nel Lazio è record di vaccini e ricoveri

Nelle scuole della Capitale
Tanti professori assenti
Rientro tra le polemiche

Conti a pagina 20

... Il primo giorno del Lazio in zona arancione è stato da «codice rosso». Ieri la regione ha raggiunto la cifra-record di «687 pazienti in attesa di ricovero o trasferimento» nei suoi 48 Pronto soccorso. Ma c'è anche un dato positivo: è stata superata la quota di 1 milione di somministrazioni di vaccini anti-Covid.

Sbraga a pagina 18

Delitto a Centocelle
Commercialista ucciso
In cella gestore di un bar

Ricci a pagina 23

DI FRANCO BECHIS

Le aveva acquistate alla fine dell'estate scorsa l'ex commissario all'emergenza sanitaria, Domenico Arcuri. In tutto 250 milioni di mascherine ad altra protezione contro il virus destinate alle Asl italiane per la distribuzione a medici e infermieri (...)

Segue a pagina 3

Il retroscena

Salvini ai suoi ministri
«No ai diktat di Speranza»

DI FRANCESCO STORACE

Le anticipazioni sembrano preludere ad una svolta, ma Matteo Salvini vuole vedere la carta. Nel decreto che il governo di Mario Draghi varerà questa sera ci deve essere scritto con chiarezza che in qualsiasi momento le zone d'Italia (...)

Segue a pagina 5

Il piano della leader di FdI

Ristori, chiusure e Copasir
La Meloni incontra Letta

Frasca a pagina 8

La Corte sul Toro: furbo e sleale

Respinto il ricorso
La gara Lazio-Torino
si dovrà giocare



Pieretti a pagina 29



Ogni giorno uno di sinistra attacca Salvini.
Per visibilità.
Morti di fama

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX

PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info

Piazza Monte di Pietà, 31 Roma

06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario

di Maurizio Costanzo



Mi trovo ancora una volta a parlare di eutanasia della quale sono un assoluto assertore da sempre. L'Associazione Coscioni, quelli che hanno accompagnato il Df Fazio a morire serenamente in Svizzera, hanno detto: «Sentire che dopo il Portogallo un altro Paese vicino all'Italia come la Spagna si è pronunciato a favore dell'eutanasia, ci rende, ancora una volta, impotenti dinanzi al silenzio dell'Italia». Eppure, a chi scrive, risulta che molte persone in grande sofferenza, in previsione di una morte certa, gradirebbero morire serenamente guardando i propri cari.

Mercoledì 31 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 75 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50

€2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

I crediti possono diventare una moneta fiscale

a pag. 34

PROFESSIONI

Fisco, l'assegno circolare è pagamento in nero

Alberici a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGLIT

Comuni - La relazione Sose sull'impatto del Covid sulla spesa

Rifiuti - Affidamento e culpa in eligendo, la sentenza della Cassazione

IO ONLINE Professionisti - La sentenza sugli accertamenti sugli assegni extra conto

Nomisma: quest'anno l'economia italiana (+4,1%) crescerà più di quella tedesca (+3%). È un record

Carlo Valentini a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Disponibile anche sul sito www.italiaooggi.com

Di Sostegni, si prepara il bis

Dopo l'approvazione di un nuovo scostamento di bilancio il governo attiverà un'altra tornata con il raddoppio degli aiuti a fondo perduto per le partite Iva

In arrivo una nuova tranches di aiuti a fondo perduto. Ad aprile, dopo lo scostamento approvato con il Documento di economia e finanza, il governo prepara un'altra tornata di indennizzi alle partite Iva da affiancare alle misure per il rilancio. Sul piatto, al momento, risorse equivalenti ai Sostegni che da ieri è possibile richiedere con la nuova procedura messa a punto dall'Agenzia delle entrate.

Bartelli a pag. 29

DRAGHI IN POLE POSITION

È iniziata la corsa al Quirinale, le trattative servono dietro le quinte

Morra a pag. 10

Urbani: è la fine di utopie e illusioni Giustizia e burocrazia vanno riformate



«La pandemia sta dando a tutti noi una lezione, una lezione di estremo realismo che condizionerà anche gli elettori come mai accaduto in passato. È finita la stagione delle utopie, delle illusioni», dice Giuliano Urbani, politologo, tra i fondatori di Forza Italia, «istituti giuridici, magistrature, burocrazia richiedono una rivoluzione dello stato e dello stato. Vincerà chi lo fa per primo e lo fa meglio». Forza Italia? «Finirà con Berlusconi». E per la leadership del centrodestra, Urbani guarda a Fdi: «La Meloni mi pare più solida, più pragmatica di Salvini. Finora su di lei non ha pesato l'obiezione di essere neofascista».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

«Ogni giorno», scrive **Tino Oldani** a pag. 6, «partono da Roma 163 Tfr per portare in 58 siti sparsi in otto Regioni i rifiuti della città. Roma è l'unica capitale in Europa che non dispone degli impianti per il loro trattamento e smaltimento ecologico». La colpa è della giunta Raggi che non ha realizzato nemmeno un impianto di questo tipo. Ciò rende spora la città e, a causa dei maggiori costi, la giunta impone ai romani una Tasi che, in media, è il doppio di quella pagata nelle altre città italiane. L'insediamento sindaco, **Carlo Calenda**, obbedendo alla politica dei fatti, ha messo sul web un suo piano organico e realizzabile per lo smaltimento dei rifiuti nella capitale. Ma il segretario regionale Pd (**Bruno Astorri**) e quello romano (**Andrea Cassi**) hanno criticato il progetto di Calenda definendolo un esempio di «protagonismo personale». In pratica hanno detto: «Vai fare quel che lo Raggi non ha fatto! Indietro, efficientista della malora!».

ALBA

PRECAUZIONE SEMPRE

MASCHERINA CHIRURGICA a partire da **€ 0,23**

MASCHERINA MONOUSO FFP2 a partire da **€ 0,98**

TERMOMETRO A INFRAROSSI a partire da **€ 19,90**

TANTI ARTICOLI A PREZZI IMBATTIBILI

anche Made in Italy

Per info e ordini:
commerciale2@albapremium.it
albapremium.it



Con «il dipartimento del Marchi 2021» a € 6,00 in più; Con «il manuale del superbusiness» a € 6,00 in più; Con «La riforma dello sport» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 31 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Terni, svolta nel caso di Barbara Corvi

**Scomparsa da 12 anni
«Sciolta nell'acido
E' stato il marito»**

Cinaglia a pagina 12



Intervista a Deborah Bergamini

**«Più aiuti
alla Toscana
del turismo»**

Caroppo nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Quarantena contro le fughe di Pasqua

Andare all'estero si può e gli italiani ne approfittano: assalto ai voli per le Baleari. Speranza: al rientro cinque giorni di isolamento. Ma i nostri albergatori sono furiosi. Possibili aperture a metà aprile. Le scuole ripartono con molte assenze tra docenti e bidelli

Servizi

da pag. 2 a pag. 9

Scuola, assenteisti per il ponte

**La zona franca
dei (pochi)
cattivi maestri**

Gabriele Canè

Dice: voi ce l'avete con gli statali. Errore. Sono alcuni di loro che ce l'hanno con noi, che siamo loro datori di lavoro e di stipendio. Chiariamo subito: quando il cittadino polemizza con la pubblica amministrazione, non si riferisce certo al personale sanitario, o alle forze dell'ordine, ad esempio. Quelli sono un esercito alla Garibaldi, e la risposta, tranne rarissime eccezioni, è sempre: obbedisco. Non tutti, però, sono così. Ci sono i furbetti del cartellino, i passacarte a rilascio lento, i magistrati che lavorano da casa ma vogliono essere vaccinati perché se no la giustizia si ferma, anche più del solito. Indecente.

Continua a pagina 2

**RAGAZZA LANCIA UN APPELLO DALLA TV RUSSA: «FUI RAPITA DA PICCOLA»
PIERA PIPITONE TORNA A SPERARE. SUA FIGLIA SPARÌ 17 ANNI FA**

Femiani
a pagina 13

**DITEMI
CHE È
DENISE**

Piera Maggio cerca sua figlia Denise Pipitone dal 2004: scomparve a 4 anni

DALLE CITTÀ

Firenze

**Scatta il blocco
dei vecchi diesel
Ed è polemica**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Cavalli lascia
la casa fiorentina
dopo 51 anni**

Nistri nel Fascicolo Regionale

Firenze

**La Fiorentina
e Ribery: un mese
per rinnovare
o dirsi addio**

Galli nel Qs



Calciocommesse, finisce il calvario del bomber

**Assolto dopo dieci anni
Signori: «Chi me li ridà?»**

Reggiani a pagina 14



Da padre ribalta il cliché anti social

**Volo sta con gli influencer
«Non tutti sono il male»**

Bertuccioli a pagina 22

PROVA
SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico
L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO
CON PIÙ DI 70 BENEFICI
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.
*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE
E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

HERNO

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 76

Mercoledì 31 marzo 2021

In Italia € 1,50

MISURE ANTI COVID

La battaglia di Pasqua

Restrizioni sui viaggi anche per chi torna dai Paesi Ue. È di variante inglese l'86% dei contagi in Italia. Obbligatoria l'immunizzazione per il personale medico. In Liguria iniziate le vaccinazioni in farmacia

La Sicilia falsificava i dati inviati a Roma per non finire in zona rossa

Il commento

La responsabilità dei numeri

di Sebastiano Messina

L'ultimo bollettino di quella che il capo della Protezione civile ha giustamente definito «guerra» — 529 caduti solo ieri — ci rivela che la Regione Siciliana truccava i dati dei contagi e «spalmava» i morti.

a pagina 29

L'ordinanza firmata ieri dal ministro della Salute Roberto Speranza, concordata con il premier Draghi, cambia in corsa le regole e impone doppio tampone e mini quarantena a chi entra o ritorna in Italia. Da oggi e fino al 6 aprile, ma le restrizioni andranno oltre e verranno recepite nel decreto con le nuove misure valide fino a fine aprile che il Consiglio dei ministri dovrebbe varare oggi. Intanto scatta la vaccinazione obbligatoria per tutto il personale medico.

di Bocci, Bonpani, Ciriaco Furlan, Livini, Lopapa Palazzolo, Rau, Ricciardi Ruta e Ziniti

da pagina 2 a pagina 8

La Casa Bianca accusa Pechino di genocidio

Cina, caccia agli uiguri con lo scanner facciale

Si chiama «Occhi penetranti» il progetto di videosorveglianza lanciato nel 2015 dal governo di Pechino per controllare la popolazione grazie a milioni di telecamere di sorveglianza ad ogni angolo di strada. Occhi così acuti da essere in grado di identificare l'età delle persone, il sesso e perfino l'etnia.

di Filippo Santelli

a pagina 17

Da Brescia alla Siria

Smascherata la banda dei finti rapimenti «Ci pagherà lo Stato»

di Berizzi e Bulfon

alle pagine 20 e 21



▲ Genova La somministrazione del vaccino nella farmacia Sestri

Le idee

Rosario Livatino il sacrificio di un eroe giusto

di Papa Francesco

Picciotti, che cosa vi ho fatto?», riuscì a domandare Rosario Angelo Livatino, prima che il suo viso da Gesù bambino fosse deturpato dai proiettili. Erano le parole di un profeta morente.

a pagina 33

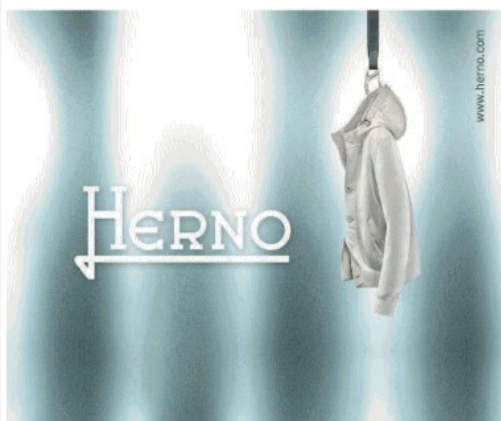


La ragione laica e la Via Crucis del giornalismo

di Eugenio Scalfari

Oggi ho il desiderio di scrivere un altro articolo dopo quello di qualche giorno fa, con una finalità alquanto diversa. Quello ripercorreva le tappe della costruzione del giornale quotidiano che infatti vide la luce 45 anni fa col nome la Repubblica. Questo articolo ha un tema diverso, ma lo spirito che lo anima è in qualche modo analogo.

alle pagine 32 e 33


Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Herveo, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: public@amanzoni.it

I capigruppo pd

Madia: su di me attacchi maschilisti e risultato già scritto

di Giovanna Vitale

Marianna Madia ha aspettato l'esito dello scrutinio alla Camera, insieme alla vincitrice Debora Serracchiani: si è congratulata e poi è corsa a «festeggiare» la sua sconfitta con gli iscritti della sezione pd di Ottavia, profonda periferia romana.

alle pagine 13 e 14 con un servizio di Cuzzocrea

L'arcivescovo di Canterbury



«Non ho sposato Meghan e Harry tre giorni prima»

di Antonello Guerriera

a pagina 19

Telecomunicazioni

L'ad Ibarra: «Sky non è solo la Serie A»

di Francesco Manacorda

E adesso, dottor Ibarra? «Adesso resteremo la casa dello sport in tv, anche se non dovessimo avere i diritti per trasmettere la Serie A», spiega a Repubblica l'ad di Sky. «E in generale Sky è molto più della Serie A, con un'offerta per tutte le età e tutta la famiglia. Da noi arriva anche Disney»».

a pagina 24

con A. Marcolongo «Storie e Miti del Mondo Classico» € 14,40

N2

Pd Il capogruppo è Serracchiani
Madaia: "Hanno vinto le correnti"

CARLO BERTINI - P. 10

Brasile Lo strappo dei militari
Via sei ministri, Bolsonaro isolato

EMILIANO GUANELLA - P. 18



Pasqua La svolta di Papa Francesco
Affida ai piccoli le letture della Via Crucis

DOMENICO AGASSO - PP. 22-23



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 31 MARZO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 89 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

RESPINTE LE PRESSIONI DI SALVINI E DEI GOVERNATORI DI DESTRA. LE VITTIME RISALGONO A 529. DILAGA LA VARIANTE INGLESE

Il premier: "Non illudo gli italiani"

Bar, ristoranti e spostamenti: il governo conferma la linea del rigore. Stretta sulle vacanze all'estero

IL CASO

IDUE DRAGHI E I NUOVI MOSTRI

CATERINA SOFFICI



REUTERS

Ci sono le persone normali, come Mario Draghi, che si è messo in coda per farsi vaccinare insieme alla moglie. Ha aspettato il suo turno, come già aveva fatto il presidente Mattarella.

CONTINUA A PAGINA 23

LA POLEMICA

IL PASTICCIACCIO DEI VIAGGI VIRALI

FRANCESCA SPORZA



ANSA

Il problema di questo inestricabile pasticcio delle partenze, false partenze, ritorni e falsi ritorni, è che è molto poco democratico. Si può andare alle Canarie, ma a patto che non ci si trovi in zona rossa.

CONTINUA A PAGINA 23

Draghi: "Non illudo gli italiani". Il premier conferma la linea del rigore e blinda il Paese anche ad aprile. Stretta del governo per le vacanze all'estero: quarantena anche per chi ritorna dagli Stati dell'Unione europea. SERVIZI - PP. 2-5

L'INCHIESTA

E LA SICILIA BARA SUI DATI DEI MORTI

FRANCESCO LA LICATA

Povera Patria, dice il poeta. E stavolta siamo di fronte a una di quelle brutte storie che nessun vocabolario può aiutare a definire. La Patria è la martoriatissima Sicilia, ma non ci sarebbe da meravigliarsi se si scoprisse che atteggiamenti altrettanto "disinvolti" siano stati adottati da altre amministrazioni regionali. In sintesi la storia si può così riassumere: dato che durante gli ultimi mesi di questa pandemia i "numeri" del contagio erano troppo alti, l'assessorato alla Sanità e i loro tecnici hanno pensato di comunicare a Roma dei dati "taroccati".

CONTINUA A PAGINA 23
ARENA E GIACALONE - P. 7

AL MARIA VITTORIA DI TORINO I MALATI NEL SOTTOSCALA



SE QUESTA È SANITÀ

ANDREA ROSSI

Ieri i pazienti adagiati a terra. Oggi la fila di barelle tra scale e corridoi. Ieri il serpente di ambulanze, oggi il pronto soccorso che alzano le braccia. - P. 8 MONDO - P. 8

SÌ DEL SENATO, PARTIRÀ DA LUGLIO E VARRÀ SINO AI 21 ANNI. NESSUN LIMITE PER I DISABILI

Assegno per i figli, fino a 250 euro al mese

Via libera all'assegno unico che partirà a luglio e prevede aiuti fino a 250 euro al mese per ogni figlio. Il provvedimento unisce tutti i bonus: si potrà usufruire dei benefici fino al compimento del ventunesimo anno di età, senza limiti per i disabili. La misura è il primo atto verso il Family Act e semplifica il sistema fiscale. La ministra Bonetti: è una riforma storica. BARONI - P. 9

I DIRITTI

Donne, parità addio ci vorranno 136 anni

LINDA LAURA SABBADINI*

Chi vedrà mai il mondo senza gender gap? Non noi, non i nostri figli, né i nostri nipoti o pronipoti. - P. 23

IL RETROSCENA

Rai, conti e ascolti flop dall'ad ai Tg, si cambia

ILARIO LOMBARDO
MICHELA TAMBURRINO

Sembra che Draghi dopo aver chiesto e ottenuto un quadro sulla situazione in Rai sia trasecolato. - P. 11

L'OMICIDA E I SOCIAL

Le bimbe di Benno in festa su Facebook "Sei il nostro idolo"

GIANLUIGI NUZZI

Benno Neumair ha ucciso i genitori. Ha buttato i loro corpi nell'Adige. Ha cancellato le macchie di sangue. Ha fatto lavare i suoi vestiti dalla compagna. Ha depistato l'indagine. Benno, schiacciato da prove e indizi e testimoni, ha confessato. Adesso saranno medici ed esperti a valutare la sua mente per capire se è capace di intendere e volere. Una coppia di ragazze ha fondato un gruppo su Facebook dal titolo che toglie spazio alla fantasia e, soprattutto, alla speranza: "Le bimbe di Benno". Ovvero una community privata composta da chi vede in questo assassino un idolo, un uomo da amare. - P. 15

LA STORIA

I destini incrociati di Barbara e Angela uccise dai mariti

LUCA FIORUCCI

Un allontanamento volontario. Un sequestro di persona. No. Un omicidio. Che, dopo quasi 12 anni, per la Procura di Terni, ha un presunto autore. Barbara Corvi, all'epoca 35 anni, nell'ottobre del 2009 sarebbe stata uccisa dall'allora marito, Roberto Lo Giudice, figlio di un esponente di spicco della 'ndrangheta. Forse sciolta nell'acido. Uccisa Barbara, come 15 anni prima la cognata, Angela Costantino. Di entrambe le donne il cadavere non è stato ritrovato, un'analogia che per gli inquirenti appare più come un ulteriore riscontro alla tesi piuttosto che una causalità. - P. 13

È IN EDICOLA

LE VOCI DEL BOSCO di MAURO CORONA



STORIE DI MONTAGNA



BUONGIORNO

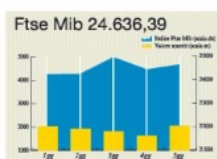
A Minneapolis è cominciato il processo a Derek Chauvin, il poliziotto sotto il cui ginocchio dieci mesi fa è morto George Floyd. È il processo a un poliziotto ma alla sbarra c'è tutta l'America, dicono gli attivisti del Black Lives Matter, il movimento antirazzista della comunità afroamericana che dopo l'omicidio ha infiammato il Paese. Non è mai una buona notizia quando un imputato diventa il simbolo del male, perché finisce con il pagare colpe sue e colpe altrui, ma l'uomo è questo, e da che l'uomo è uomo riesce a trasformare in ingiustizia anche le più alte richieste di giustizia. Lo dimostra un lungo reportage del New York Times a proposito del Defunding the Police (tagliare fondi alla polizia), la febbrile rivendicazione al culmine delle quotidiane violenze delle forze dell'ordine. Li

Sotto la bandiera

MATTIA FELTRI

hanno tagliati un po' ovunque e negli ultimi dieci mesi un po' ovunque sono aumentati i crimini. Proprio in alcuni quartieri, i più poveri, di Minneapolis - ribattezzati lo Stato libero di George Floyd - la polizia non entra più. Vuole evitare scontri e tensioni, ma in quegli stessi quartieri gli omicidi, le rapine a mano armata, gli stupri e le aggressioni sono salite del sessantasei per cento. I colpi di pistola sono il sottobosco di una quotidianità soggiogata alla legge di banditi protetti dalla bandiera di George Floyd. Erano soprattutto gli ultimi fra gli ultimi a finire preda delle prepotenze della polizia e, ormai in un'estasi di brutalità, a finire preda delle prepotenze dei rivoltosi continuando a essere gli ultimi fra gli ultimi. La storia si ripete sempre, e più spesso non è farsa ma tragedia.





BORSA +0,88% ▲ 1€ = \$1,1741

BORSE ESTERE		Euro-Yuan	
Dow Jones	33.072 ▼		7,7154 ▼
Nasdaq	13.028 ▼	SPREAD	
S&P 500	3.967 ▼	Btp-Bund 10Y	96,80
Francfort	15.009 ▲	RENDIMENTI	
Zurigo	11.121 ▲	Btp 10 Y	0,9800 ▲
Londra	6.772 ▲	Bund 10 Y	-0,2080 ▲
Parigi	8.098 ▲	FUTURE	
VALUTE		Euro-Rtp	149,03 ▼
Euro-Sterline	0,8936 ▼	Euro-Bund	172,96 ▼
Euro-Yen	129,45 ▲		

La cinese Faw accelera: in arrivo entro giugno l'offerta per Iveco

La proposta potrebbe superare i 3,5 miliardi. In borsa il titolo Cnh si apprezza del 4,3%. Fra gli ostacoli però c'è il golden power

Bertolino a pagina 15



Ferragamo conferma Norsa e Le Divelec

Ferruccio Ferragamo lascia la presidenza al fratello Leonardo
Camurati
in MF Fashion

Anno XXXIII n. 063

Mercoledì 31 Marzo 2021

€3,50* *Classeditori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo

con Patrimoni a €3,50
(MF €2,00 + Patrimoni €1,50)

**ESCLUSIVO / NUOVO FRONTE DELLA GUERRA DEI VACCINI**

Bloccate in Usa 30 mln di dosi

*Il **governo** americano ha stoppato i farmaci **AstraZeneca** destinati a Ue e **Italia**
La denuncia di **Di Lorenzo** (Irbm) a ClassCNBC: non li usano ma vietano l'export
In **Europa** continua la lotta al Covid, **Biontech** aumenta la produzione del **25%***

PIAZZA AFFARI SALE E CANCELLA IL VIRUS. BITCOIN VERSO 60.000 \$ GRAZIE A PAYPAL



TRANSAZIONE

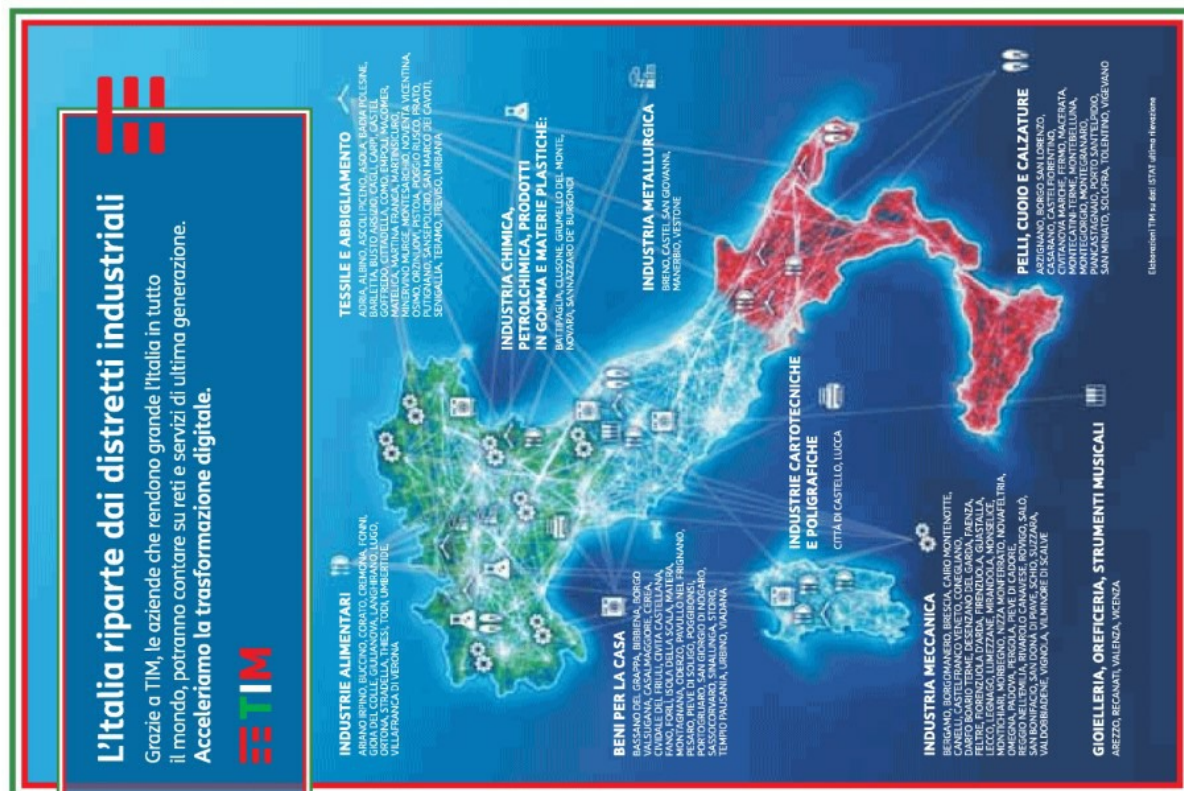
I Ligresti versano 42 mln a UnipolSai per chiudere il contenzioso

SERIE A IN TV

Dazn, gara tra Cairo e Mediaset per gli spot

AUTOSTRADE

**La cordata Cdp
non alza il prezzo
per Aspi: Atlantia
di fronte al bivio**



la battaglia legale

Causa dei porti italiani contro la tassazione imposta da Bruxelles

LORENZO DEGRASSI

triestet porti italiani fanno causa alla Commissione Europea. È stato infatti depositato il ricorso delle sedici Autorità di Sistema portuale al Tribunale dell'Unione europea contro la decisione degli uffici dell'Antitrust guidati dalla danese Margrethe Vestager di tassare gli scali italiani.

Fra i ricorrenti anche l' Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale a cui fanno capo gli scali di Trieste e Monfalcone.

Il motivo dell' azione legale? La decisione, assunta da Bruxelles lo scorso 4 dicembre, di abolire l' esenzione fiscale prevista dalle leggi nazionali per l' Ires (l' imposta sui redditi delle società) e obbligando di conseguenza le stesse Autorità Portuali al versamento di tale tributo, equiparandole in tal modo a delle vere e proprie imprese.

L'attuale "esenzione" - secondo l' Ue - consisterebbe in un vantaggio selettivo goduto dagli stessi Enti portuali nei confronti di non meglio specificati soggetti. Secondo gli avvocati estensori del ricorso, invece, gli uffici dell' Antitrust europea hanno omesso di dare conto di un aspetto

sostanziale per delineare la natura infrastatale dei porti: ovvero il regime giuridico dei beni, che è di tipo «demaniale» e pertanto li sottrae «in assoluto alla proprietà privata e possono appartenere solo allo Stato o Regioni».

Non c'è quindi, nella gestione delle autorità, la ricerca del profitto tipico delle attività economiche private, come vorrebbe definirle Bruxelles, per poi tassarle. I canoni che vengono versati alle autorità portuali «non sono frutto di negoziazione» bensì stabiliti dalla legge, pertanto la scelta del concessionario «è svincolata dall'ammontare del canone» che si è disposti a pagare, anche se più alto rispetto a quello degli aspiranti concessionari concorrenti. Il rischio per i porti italiani - e per quelli giuliani di conseguenza - è che uniformando la portualità italiana a quella del Nord Europa si stenda un tappeto rosso ai privati nella gestione di infrastrutture strategiche.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



I porti italiani fanno causa a Bruxelles

By Claudio Paudice

HuffPost Porti Contro Ue I porti italiani fanno causa alla Commissione Europea. È stato depositato il ricorso delle sedici Autorità di Sistema portuale (AdSP) al Tribunale dell' Ue contro la decisione degli uffici dell' Antitrust guidati dalla danese Margrethe Vestager di tassare gli scali italiani. Il 4 dicembre scorso, infatti, Bruxelles ha dato due mesi al Governo per abolire l' esenzione fiscale prevista dalle leggi nazionali per le Autorità portuali, obbligandole ad applicare l' Ires (l' imposta sui redditi delle società) a se stesse. La questione è da tempo al centro di una disputa tra la Commissione e l' Italia non solo per le implicazioni di natura economica ma anche strategica perché può potenzialmente rivoluzionare l' impianto normativo dei porti e aprire la strada ai privati nel management delle infrastrutture più strategiche (54 porti di rilevanza nazionale) per un Paese con circa ottomila chilometri di costa, secondo in Ue solo alla Grecia. L' ex ministra ai Trasporti Paola De Micheli aveva promesso un ricorso da parte del suo dicastero contro il diktat Ue ma poi ha lasciato scadere i termini senza presentarlo. Le autorità portuali, che avevano fino al 5 aprile di tempo, lo hanno appena fatto. Il ricorso, di cui l'

HuffPost è entrato in possesso, chiede al Tribunale Ue di annullare la decisione della Commissione e condannarla al pagamento delle spese. Come si legge nelle 52 pagine, le autorità rivendicano il ruolo che la legge attribuisce loro, cioè quello di enti pubblici non economici, diretta emanazione dello Stato, per cui non tenuti al pagamento delle tasse. Le prerogative attribuite alle AdSP dalla legge, si legge, sono "le medesime riconosciute alle altre entità territoriali o infrastatali come le Regioni e i Comuni". D' altronde, i porti sono sottoposti "all' indirizzo e alla vigilanza del MiT", il "rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei Conti". Secondo gli avvocati estensori del ricorso (Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti, Isabella Perego) gli uffici della Vestager hanno omesso di dare conto, nella decisione di dicembre, di un aspetto sostanziale per delineare la natura infrastatale dei porti: ovvero il regime giuridico dei beni, che è di tipo "demaniale" e pertanto li sottrae "in assoluto alla proprietà privata e possono appartenere solo allo Stato o Regioni". Non c' è quindi, nella gestione delle autorità, la ricerca del profitto tipico delle attività economiche private o imprese, come vorrebbe definirle Bruxelles per poi tassarle; anzi, le concessioni sono affidate a chi si propone di "rispondere ad un più rilevante interesse pubblico", ricordano le sedici autorità portuali. I canoni che vengono versati alle AdSP "non sono frutto di negoziazione" ma sono stabiliti dalla legge, pertanto la scelta del concessionario "è svincolata dall' ammontare del canone" che si è disposti a pagare, anche se più alto rispetto a quello degli aspiranti concessionari concorrenti. Né i porti possono giocare sul costo delle concessioni per attirare più clienti sottraendoli così ad altri porti Ue. Secondo Bruxelles, il canone è alla pari di una locazione, per cui deve essere soggetto a tassazione. Per le leggi italiane invece non si tratta di una "remunerazione di un servizio" ma piuttosto di una "riscossione di una tassa pagata dal concessionario allo Stato e incassata dalle Autorità portuali". Per questi motivi non si possono pagare tasse su altre tasse, sarebbe un cortocircuito logico, oltretutto contabile. A maggior ragione, i canoni pagati dai concessionari non sono soggetti a Iva, proprio perché "l' occupazione del demanio non costituisce un servizio che le AdSP offrono sul mercato". Anzi, vanno applicati gli stessi principi che valgono ad esempio per i Comuni per l' occupazione del suolo pubblico: il privato che vuole



usufruirne paga una "tassa" al Comune su sua diretta concessione, non locazione. Queste interpretazioni sono state condivise anche dai massimi tribunali della giurisprudenza italiana, a partire dal Consiglio di Stato e Corte di Cassazione. Secondo



i porti italiani la Decisione Ue "confonde pertanto la nozione di 'proprietà pubblica' con quella dell' appartenenza organica e funzionale alla Pubblica Amministrazione e allo Stato", si legge ancora. D' altro canto, "le **AdSP** sono soggetti che non possono fallire", esclusi dall' applicazione della legge fallimentare, e "la loro esposizione debitoria è debito dello Stato", per questo "perseguono la parità di bilancio nell' ottica di salvaguardia dei conti pubblici di cui al Patto di Stabilità". C' è chi potrebbe obiettare che i porti italiani richiedono per se stessi un regime di favore rispetto agli altri scali europei. Su questo il ricorso sgombra il campo dai dubbi: "Negli altri Stati membri gli enti gestori dei porti sono società per azioni che gestiscono i porti alla stregua di imprese fornitrici di beni e servizi". Tradotto: operano come attività economiche e prestano servizi portuali dietro remunerazione. Nei casi simili a quello italiano in Francia e Belgio, la natura economica dei porti era confermata dall' assoggettamento a Iva dei loro canoni. I porti italiani ritengono anzi di essere perciò vittima di una violazione grave da parte dell' Ue di "molteplici principi generali di diritto dell' Unione, fra i quali quello della parità di trattamento secondo cui è vietato trattare in modo uguale situazioni differenti". I ricorrenti ricordano come la stessa giurisprudenza europea sconfessi l' impostazione della Commissione, dal momento che "la distinzione fra attività economiche e non economiche può dunque dipendere da scelte di natura politica degli Stati membri". Se i porti olandesi svolgono attività economica, non è detto lo debbano fare anche quelli italiani (e infatti non la svolgono). In questo modo la Commissione "viola norme di diritto primario" mettendo in dubbio "le modalità con cui lo Stato italiano decide di attuare una propria competenza esclusiva come quella in materia impositiva". Ma le violazioni da parte della Commissione sono in realtà molteplici e riguardano sentenze, trattati e finanche principi: "La Decisione ha l' effetto di vincolare al previo assenso della Commissione l' intera politica economica e industriale degli Stati membri", si legge. Viola poi alcuni articoli dei Trattati, volendo applicare alcune norme sulla concorrenza a "ordinamenti in cui gli Stati membri non hanno aperto alla concorrenza", come in questo caso i beni portuali in Italia. Su questo punto gli avvocati italiani inchiodano la Commissione che si riferisce a una presunta ed esistente "concorrenza" in un altrettanto presunto "mercato" senza tuttavia indicare - nonostante abbia l' onere della prova - quali potrebbero essere le imprese concorrenti delle **AdSP**. Il ricorso elenca una lunga sequela di vizi e pregiudizi di natura tecnica e ordinamentale. Un punto in particolare va messo in chiaro: i porti italiani non intendono pagare le tasse non perché in cerca di una particolare trattamento rispetto agli altri porti ma perché l' ordinamento italiano prevede due principi generali del diritto tributario che non possono essere messi da parte, come fa Bruxelles: "Lo Stato non paga tasse; secondo, non si pagano tasse sulle tasse". Per questo i ricorrenti si dilungano molto per evidenziare tutte le differenze tra il caso italiano e quelli del passato relativi ai porti in Belgio, Francia e Paesi Bassi. La questione della tassazione dei porti finisce quindi in tribunale. Ci vorrà del tempo prima che le massime autorità giurisdizionali (Tribunale ed eventualmente Corte di Giustizia) sciolgano i dubbi interpretativi. Ma la faccenda, da un punto di vista politico, è molto delicata. Il diktat arrivato da Bruxelles reca con sé molte incognite non solo sotto il profilo contabile ma soprattutto sotto quello gestionale. Il rischio è che uniformando la portualità italiana a quella del Nord Europa si stenda un tappeto rosso ai privati (comprese le autorità pubbliche straniere) nella gestione di infrastrutture strategiche. Per un Paese che negli ultimi decenni ha sistematicamente sottovalutato l' importanza di una politica logistica, unico tra quelli del G7 a non disporre di un campione nazionale che ne presidi gli interessi nelle catene di fornitura globale, il rischio di trovarsi sguarniti di fronte agli appetiti stranieri è doppio.

LOGISTICA

Porto Trieste, Fs avvia investimenti per 112 milioni

Un nuovo fascio di binari riduce tempi e costi delle manovre sui moli. Al termine dei lavori lo scalo potrà ricevere treni lunghi fino a 750 metri

MARCO MORINO - Un nuovo fascio di binari, il collegamento alla nuova piattaforma logistica e l'aumento della potenzialità dell'infrastruttura retroportuale sono i principali interventi con cui il Gruppo Fs ha avviato, lo scorso 26 marzo, il riassetto della stazione di **Trieste** Campo Marzio, ovvero lo scalo ferroviario al servizio del bacino portuale. Lo annuncia il Gruppo Fs in una nota pubblicata su «Fs news», la testata online del Gruppo.

L'investimento di 112 milioni di euro da parte di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) conferma l'obiettivo del Gruppo Fs di aumentare il traffico merci nel **porto** di **Trieste**.

Lo scalo è tra i principali porti dell'Adriatico, nonché una delle realtà logistiche più significative nel panorama italiano. Importante snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa, è inserito quale hub strategico nei corridoi merci Baltico-Adriatico e Mediterraneo. Il **porto** di **Trieste** ha registrato negli anni scorsi uno degli incrementi più alti in Italia per il traffico di merci, mantenendo la sua forte vocazione verso il sistema di trasporto ferroviario.

In particolare, per tale modalità, si è passati da circa 6mila treni annui nel 2015 ai circa 10mila del 2020, quasi raddoppiando i suoi volumi nel corso degli ultimi 5 anni (per volumi ferroviari è uno dei primi scali in Italia). Le prospettive di sviluppo appaiono ancora molto importanti, con una ipotesi di crescita in termini di treni annui pari al 50% al 2030.

Gli interventi Il nuovo fascio di binari sulle aste "Parenzane", collocate tra la Riva Traiana e il museo ferroviario della Fondazione Fs e l'attivazione di un secondo binario per il **porto**, consentono da subito lo snellimento delle manovre in ingresso e uscita dai moli, riducendone tempi e costi, a tutto vantaggio degli operatori.

L'attenzione verso gli operatori del **porto** è confermata dall'attivazione del raccordo ferroviario della nuova piattaforma logistica. Riprendendo infatti la linea storica che portava a Servola e attraversando lo Scalo legnami, con un investimento di un milione e mezzo di euro, si è concretizzato un moderno sistema di terminalizzazione che, con l'elettrificazione dei binari, sarà anche un riferimento per i futuri raccordi ferroviari allacciati all'infrastruttura nazionale.

Ma non è tutto, perché la stazione di **Trieste** Campo Marzio, al termine dei lavori, potrà ricevere treni lunghi fino a 750 metri. Uno standard europeo che vede Rfi aver già adeguato in Friuli Venezia Giulia le stazioni di Pontebba, Tarvisio, Carnia, Tarcento, Gorizia e Monfalcone. Nei prossimi anni, oltre a Campo Marzio - che stanti le attuali stime di crescita verrà confermato primo scalo merci italiano per numero di treni - toccherà a Villa Opicina, Palmanova e Cervignano Smistamento.

L'asse con Pordenone Intanto, nei giorni scorsi, è stato inaugurato il primo collegamento su rotaia tra l'interporto di Pordenone e il **porto** di **Trieste**. Lo shuttle ferroviario fa parte di un più ampio accordo tra le due realtà, finalizzato alla creazione di una vera e propria piattaforma logistica regionale, a partire dallo scalo giuliano, e nasce dalla necessità di alleggerire la linea ferroviaria Pontebbana, a rischio saturazione.



I vertici dell' interporto Pordenone si sono dunque attivati con Rfi, Mise (ministero dello Sviluppo economico) e Regione Friuli Venezia Giulia per promuovere il potenziamento della linea ad alta capacità. Il nuovo collegamento di andata e ritorno tra Trieste e Pordenone, organizzato da Medlog e Medway



Il Sole 24 Ore

Trieste

(controllate di Msc) va ad aumentare il numero delle tratte ferroviarie che collegano alcuni tra i principali porti continentali e il numero di treni settimanali operativi nello scalo ferroviario pordenonese, che ha raggiunto, in breve tempo, quota 50 convogli settimanali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

POCHE GARANZIE PER PORTO VECCHIO

MARIA TERESA BASSA POROPAT

Il Consiglio Comunale ha votato la delibera sul Porto vecchio, più esattamente ha approvato con i soli voti della maggioranza di centrodestra, l'Accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto vecchio di Trieste sottoscritto da Comune, Regione e **Autorità di Sistema**, nonché la variante urbanistica necessaria per avviare il percorso di riqualificazione e dare attuazione al processo di dismissione dei beni pubblici sdemanializzati.

La scelta dello strumento, consente in effetti di bypassare quel processo partecipativo di condivisione con cittadini e stakeholders che noi tutti avevamo auspicato con l'approvazione all'unanimità delle linee di indirizzo approvate dal Consiglio comunale nel dicembre 2019. Linee che evidenziavano la necessità di sviluppare un progetto strategico per Porto vecchio, di medio/ lungo periodo, progetto che, a partire dalla sua posizione geopolitica, riuscisse ad attrarre investitori internazionali, laboratorio di sostenibilità ambientale, di innovazione sia nel settore scientifico che artistico culturale, moltiplicatore di occupazione soprattutto sul versante giovanile.

Tutto questo è mancato nel documento che siamo stati chiamati a votare. Peggio: il futuro del Porto vecchio viene demandato alle decisioni del Consorzio Ursus, cui spetta "l'attività di promozione, consulenza, marketing e comunicazione, nonché home staging, volto alla valorizzazione degli immobili, nell'ambito del più ampio servizio di supporto strategico all'investimento ed all'elaborazione di progetti di rigenerazione urbana e riqualificazione urbanistica", supportato da un Consiglio d'amministrazione nominato dai tre enti pubblici, vagamente definito nei profili professionali dei suoi componenti.

Poche garanzie rispetto a quel progetto strategico di cui avremmo avuto bisogno in un'operazione così complessa e tanto a lungo attesa. Il rischio è che, in assenza di un piano strategico per il Porto vecchio, come è accaduto per tutti i progetti di riqualificazione urbana a livello europeo, rinunciando a professionalità e competenze magari di livello internazionale, ci si limiti ad accompagnare l'acquirente nel complesso iter procedurale.

In altre parole è il cliente che sceglie noi e non viceversa. Da qui nasce la nostra preoccupazione principale che l'operazione cosiddetta di "rigenerazione", certamente complessa ma straordinariamente affascinante, si riduca alla fine ad un'operazione prevalentemente immobiliare, priva di un'identità e di un'anima, che trasforma Porto vecchio in un rione, sicuramente prestigioso, che si aggiunge ai tanti rioni della nostra città già in sofferenza per calo demografico e scarsità di investimenti.

--



«Scontro tra navi dove andranno le crociere» «Falso, evento minore»

VENEZIA «Scontro tra navi in canale dei petroli. Era previsto, lo stiamo dicendo da anni, da quando la politica degli affari vuole portare le grandi navi a Marghera», scrive su Facebook la senatrice M5s Orietta Vanin. «La soluzione **Porto** Marghera non è accettabile né in termini di sicurezza, né in termini di salvaguardia dell' ambiente», twittano i No Navi, sottolineando che l' incidente è avvenuto vicino alla banchina di Vecon, dove in un prossimo futuro dovrebbero andare le grandi navi da crociera, come deciso dal governo. Tanto da scatenare la reazione della Venice Port Community: «Si tratta della parte dopo la svolta di biforcazione verso la darsena interna, quindi non nel ramo di canale Ovest iniziale, dove è posizionato il terminal Vecon, né evidentemente in nessuna maniera riferibile al Canale Malamocco-Marghera».

Lo scontro avvenuto lunedì mattina nel canale Ovest di **Porto** Marghera, quando una nave che trasportava 6 mila tonnellate di soda ne ha toccata un' altra ormeggiata che stava scaricando quasi 5 mila tonnellate di sabbia, è ovviamente diventata oggetto di scontro politico.

«Voler a tutti i costi far entrare le navi da crociera in un canale dove transitano navi commerciali è una follia, il rischio di incidenti è altissimo - prosegue Vanin - La soluzione è togliere le grandi navi dalla laguna».

All' attacco anche il consigliere comunale Giovanni Andrea Martini (Tutta la città insieme): «Servono decisioni ragionevoli e responsabili, va trovata una mediazione tra business e tutela della salute e dell' ambiente», sottolinea.

«Non si sono verificati né inquinamenti, né danni a persone e pure quelli agli scafi sono limitatissimi - continua la Vpc - E' stato un evento dagli effetti trascurabili».

Ieri intanto si è riunito per la seconda volta il comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale, che ha approvato 3 concessioni demaniali minori. Il consigliere Fabrizio Giri ha però chiesto che entro l' estate venga affrontato il tema del rinnovo delle concessione dei grandi terminal merci. (a. zo.)



Tre concessioni al porto, terminal ancora in attesa

L' Autorità vuole approfondire quattro licenze con prescrizioni

ECONOMIA MESTRE Qualcosa si muove al Porto anche per le concessioni demaniali. Ieri il Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale** (Adspmas) ha infatti approvato all' unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali. Si tratta di concessioni minori, che non hanno nulla a che vedere con quelle per i terminal portuali che gli operatori attendono da tempo per poter organizzare il lavoro e approntare gli investimenti che, senza la certezza di poter restare, dovrebbero interrompere, anche perché la maggior parte delle concessioni importanti scade l' anno prossimo. La decisione di ieri a ogni modo è considerata un buon inizio e gli operatori sperano che per giugno o luglio si possa avere anche il rinnovo delle concessioni dei terminal. Sempre ieri il Comitato ha, invece, stabilito di rimandare alla prossima riunione il parere sulle istanze di rilascio di quattro licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni, che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire.

«Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l' approvazione del bilancio di previsione dell' ente» ha commentato alla fine della riunione Cinzia Zincone, commissario Straordinario dell' Adspmas, ringraziando della collaborazione i membri del Comitato, ossia il direttore marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, il Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. (e.t.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Soluzione Marghera per le grandi navi «Un annuncio che non vale niente»

Marinese (Confindustria): devono essere definiti scenari transitori, investimenti previsti e coperture economiche

FRANCESCO FURLAN

«Un annuncio che non vale niente. Per noi anziché annunciare, e questo non dovrebbe più essere il governo degli annunci, si dovrebbero invece concordare con gli enti locali, e quindi con il Comune, la Città metropolitana e la Regione, gli scenari transitori, gli investimenti futuri e le coperture economico e finanziarie per il progetto».

Così Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, sull'annuncio della scorsa settimana dei ministri Giovannini (Infrastrutture), Cingolani (Transizione ecologica), Garavaglia (Turismo) e Franceschini (Beni culturali) che hanno concordato una soluzione transitoria per la grandi navi a **Porto** Marghera, in attesa di quella definitiva che dovrebbe prevedere l'approdo delle navi da crociera fuori dalla laguna. Una soluzione transitoria, quella di **Porto** Marghera, che sembra ricalcare quella già concordata nel corso dell'ultimo Comitato, lo scorso dicembre.

Le navi da crociera, non appena ripartirà la stagione, dovrebbero attraccare alle banchine Tiv e Vecon, per le quali però non sono ancora stati avviati i lavori di adeguamento. E nel ventaglio degli attracchi c'è anche il canale Industriale Nord, Sponda Nord, sempre a **Porto** Marghera.

Ma è un percorso sul quale ci sono ancora molti punti interrogativi. A partire dai tempi e dai costi. Si parla di sei mesi per sistemare le prime due banchine, almeno un paio d'anni per la soluzione sulla sponda Nord del canale Nord. Il nuovo terminal costerà 41 milioni di euro, l'autorità portuale ha già pubblicato il bando per realizzare il progetto. Chi sarà disposto a investire 41 milioni di euro per una soluzione provvisoria in attesa della soluzione fuori dalla laguna? Quanto durerà questa soluzione transitoria? E quale sarà il rapporto tra traffico commerciale e navi da crociera?

Gli interrogativi sono ancora tanti. «Non abbiamo più bisogno di annunci, ma di fatti», aggiunge il presidente di Confindustria Venezia. L'ipotesi preferita dagli industriali è quella di un gioco a due punte: da un lato la stazione Marittima, attraverso il canale Vittorio Emanuele, e dall'altro **Porto** Marghera.

«Per farlo ci vuole a Marghera un investimento importante, che è cantierabile volendo, e dall'altra parte l'escavo del Vittorio Emanuele, senza considerare che c'è un'esigenza di sicurezza per una doppia uscita che, come ha detto anche la Capitaneria di **Porto**, rappresenta anche un elemento di sicurezza. Non è comprensibile», aggiunge Marinese, «perché non si possa scavare visto che è sempre stato un canale, e adesso invece non lo può essere più». Il paradosso, per Confindustria, è che «tutti vogliono le navi fuori dal bacino di San Marco, ma nessuno vuole scavare i canali, nel frattempo si ipotizzando soluzione fuori dalla laguna, ma si portano a Marghera. Fino a quando gli armatori si stancheranno e andranno altrove».

--Francesco Furlan© RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Mare Adriatico Settentrionale: oggi riunito il Comitato di Gestione

(FERPRESS) Venezia, 30 MAR Si è tenuto oggi il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale alla presenza del Commissario Straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, del Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Nelle comunicazioni di apertura il Commissario ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell'approvazione del bilancio di previsione. Il Comitato ha approvato all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali. L'organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l'espressione del parere sulle istanze di rilascio di quattro licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire. Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato- commenta Cinzia Zincone, commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale- Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l'approvazione del bilancio di previsione dell'ente.



Il Nautilus

Venezia

AdSP MAS, resoconto comitato di Gestione del 30 marzo 2021

Redazione

Venezia-Si è tenuto oggi il Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** Del **Mare Adriatico Settentrionale** alla presenza del Commissario Straordinario dell'**Autorità** Cinzia Zincone, del Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Nelle comunicazioni di apertura il Commissario ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell'approvazione del bilancio di previsione. Il Comitato ha approvato all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali. L'organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l'espressione del parere sulle istanze di rilascio di quattro licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire. Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato- commenta Cinzia Zincone, commissario Straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale**- Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l'approvazione del bilancio di previsione dell'ente.



Informatore Navale

Venezia

AdSP MAS, resoconto comitato di Gestione del 30 marzo 2021

Si è tenuto oggi il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale alla presenza del Commissario Straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, del Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Venezia 30 marzo 2021 - Nelle comunicazioni di apertura il Commissario ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell'approvazione del bilancio di previsione. Il Comitato ha approvato all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di 3 concessioni demaniali portuali pluriennali. L'organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l'espressione del parere sulle istanze di rilascio di 4 licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire. ' Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato

- commenta Cinzia Zincone , commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale- Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l'approvazione del bilancio di previsione dell'ente '.



Informazioni Marittime

Venezia

Adriatico settentrionale, riunito il comitato di gestione dell' Autorità di Sistema

Al centro dei lavori, alcune concessioni demaniali portuali

Il rinnovo di alcune concessioni demaniali è stato al centro della riunione odierna del comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, tenuto alla presenza del commissario straordinario dell' **Autorità Cinzia Zincone**, del direttore marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del comandante del porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Nelle comunicazioni di apertura il commissario ha messo al corrente il comitato di gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell'approvazione del bilancio di previsione. Il Comitato ha approvato all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali. L'organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l'espressione del parere sulle istanze di rilascio di 4 licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire. "Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato - commenta **Cinzia Zincone**, commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** -. Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l'approvazione del bilancio di previsione dell'ente".



Tre concessioni nel porto di Venezia

Redazione

VENEZIA Approvata all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali durante la seduta odierna del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale Del Mare Adriatico settentrionale. Il Comitato si è riunito alla presenza del Commissario straordinario dell'Autorità Cinzia Zincone, del Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, del Comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, di Fabrizio Giri, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di Maria Rosaria Anna Campitelli, in rappresentanza della Regione Veneto. Nelle comunicazioni di apertura il Commissario ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell'approvazione del bilancio di previsione. Il Comitato ha approvato all'unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di tre concessioni demaniali portuali pluriennali. L'organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l'espressione del parere sulle istanze di rilascio di quattro licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire. Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato commenta Cinzia Zincone, commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale- Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l'approvazione del bilancio di previsione dell'ente.



AdSP MAS, resoconto comitato di Gestione del 30 marzo 2021

Venezia 30 marzo 2021 - Si è tenuto oggi il Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale** alla presenza del Commissario Straordinario dell' **Autorità Cinzia Zincone**, del Direttore Marittimo del Veneto pro tempore **Piero Pellizzari**, del Comandante del Porto di Chioggia **Michele Messina**, di **Fabrizio Giri**, in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e di **Maria Rosaria Anna Campitelli**, in rappresentanza della Regione Veneto. Nelle comunicazioni di apertura il Commissario ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni che l'amministrazione sta portando avanti anche in vista dell' approvazione del bilancio di previsione. Il Comitato ha approvato all' unanimità la delibera per il rilascio e rinnovo di 3 concessioni demaniali portuali pluriennali. L' organo, su richiesta dei suoi membri, ha stabilito, invece, di rimandare alla prossima riunione l' espressione del parere sulle istanze di rilascio di 4 licenze infraquadriennali per specchi acquei rispetto alle quali la Capitaneria di Porto di Venezia e Chioggia si era espressa con alcune prescrizioni che il concessionario dovrà impegnarsi a recepire. " Ringrazio per la proficua collaborazione tutti i membri del Comitato - commenta **Cinzia Zincone**, commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**- Riprendiamo un percorso istituzionale che ci vede impegnati da oggi nel dare attuazione al piano per il rilascio delle concessioni demaniali portuali e parallelamente, a partire dalla prossima seduta, inizieremo a lavorare a quello che ci condurrà verso l' approvazione del bilancio di previsione dell' ente ".



AdSP MAS ricorre a TAR sulle Casse di Colmata

VENEZIA Con decreto n. 576 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha deciso di ricorrere davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto per impugnare il decreto n. 68 del 05/03/2021 del Ministero della Transizione Ecologica relativo al progetto recante Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco Marghera Opere di protezione delle Casse di Colmata che stabilisce l'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere di protezione delle Casse di Colmata. Come spiega Cinzia Zincone, commissario straordinario dell'AdSP MAS, Ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l'ambiente. È quindi essenziale che L'AdSP, quale Ente preposto alla promozione e sviluppo del principale motore occupazionale e produttivo della città metropolitana di Venezia se non della Regione del Veneto, ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del porto di Venezia uno scalo all'avanguardia dal punto di vista ambientale. Il progetto di marginamento delle Casse di Colmata è stato curato dal PIOPP quale Ente istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna di Venezia proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l'Autorità di Sistema Portuale ad una manutenzione continua ed economicamente insostenibile. Un atto dovuto quindi conclude Cinzia Zincone tanto più oggi che Venezia, per secoli luogo paradigmatico di autentico ed armonioso equilibrio fra le attività umane e l'ambiente, festeggia 1600 anni dalla sua fondazione.



Vado Gateway, la sfida è cominciata Obiettivo l'Europa

Terminal sempre operativo nonostante il virus Il primo anno di attività si chiude positivamente

INAUGURATO nel dicembre 2019, il sistema Vado Gateway è una sfida ancora tutta da decifrare nel panorama portuale italiano. La promessa è quella di portare nuovi traffici alla Liguria e al Paese; il timore degli scali vicini è che vada a drenare container proprio a loro, dal vicino terminal Psa di Pra, alla Spezia e Livorno. Per poter vincere la loro scommessa, i due soci di maggioranza, Apm Terminals, e di minoranza, Cosco, dovranno riuscire a traghettare bacini d'utenza a lunga distanza, che ancora sfuggono alla portualità ligure. Per questo puntano molto sui collegamenti ferroviari. Il bilancio del 2020 è ancora interlocutorio, condizionato com'è dagli effetti della pandemia internazionale. Lo scorso anno i teu movimentati all'interno dei due terminal di Vado Gateway, quello per i container e quello reefer, sono stati complessivamente circa 160 mila (+187% sul 2019), di cui 55% imbarco e 45% sbarco: «In un anno così duro - spiegano dalla società - come è stato il 2020 a causa della pandemia, i due terminal di Vado Gateway hanno registrato positive performance operative, rimanendo sempre in esercizio e garantendo continuità di servizio ai clienti grazie alle misure prontamente adottate allo scoppio della pandemia. Se l'evoluzione dello scenario lo consentirà, è prevista una crescita dei volumi movimentati nella seconda parte del 2021». Oggi presso Vado Gateway sono attive sette importanti linee marittime che collegano i due terminal con i principali mercati di riferimento internazionali. Verso terra la quota di intermodalità complessiva di Vado Gateway è di circa il 30%, un risultato che posiziona la piattaforma di Vado Ligure tra i terminal portuali che utilizzano maggiormente il trasporto via ferro. I collegamenti ferroviari attivi da e per l'infrastruttura portuale di Vado sono tre (Milano, Padova e Rubiera), indicativamente 8-10 coppie di treni settimanali che, tramite le infrastrutture ferroviarie rendono possibile il trasferimento dei contenitori agli interporti serviti. Il terminal container, gestito da Apm Terminals Vado Ligure, società del gruppo Apm Terminals, e realizzato grazie a un investimento complessivo di 450 milioni di euro, punta come detto a rafforzare la competitività del sistema portuale italiano e si inquadra come uno dei terminal marittimi della Nuova via della seta, il programma cinese per favorire lo scambio di merci fra Asia e Europa. L'adiacente Reefer Terminal è il più grande hub per la logistica della frutta nel Mediterraneo. Acquisito nel corso del 2015 da Apm Terminals, Reefer Terminal ha negli anni rafforzato il proprio ruolo nel settore ortofrutticolo, anche grazie a investimenti che hanno permesso di ampliare e modernizzare le attrezzature e le tecnologie della struttura, diventata una delle più avanzate realtà per la movimentazione e lo stoccaggio di prodotti ortofrutticoli freschi, contenitori dry e rotabili. Oggi Reefer Terminal opera su un'area di 200 mila metri quadrati. Grazie a un magazzino refrigerato, distante appena 40 metri dalla banchina e di 24 mila metri quadrati, e alla presenza di 14 celle a temperatura controllata e differenziata, nel terminal si possono movimentare fino a 250 mila teu e 600 mila tonnellate di prodotti ortofrutticoli. Grazie alla pluralità di servizi che è in grado di offrire, Reefer Terminal costituisce un valido supporto operativo all'adiacente nuovo Container Terminal e è in grado di accogliere anche contenitori dry dedicati al trasporto di merce che non richiede temperatura controllata. L'inoltro delle merci verso tutti i mercati europei è facilitato dal collegamento diretto con l'autostrada Genova-Ventimiglia e dal raccordo ferroviario in banchina.



«Savona senza crociere, impatto negativo sull'occupazione»

Berta: «È il risvolto più evidente della pandemia, che non tocca solo il porto ma più in generale tutta la città»

ALESSANDRO BERTA è il direttore dell'Unione industriali di Savona e membro del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Quali sono le ripercussioni portate dall'emergenza sanitaria all'attività del porto di Savona-Vado? «La situazione dei traffici è flessibile: ma è innegabile che il Covid ha creato molti problemi anche a tutto il sistema economico del nostro porto. Al momento è davvero difficile capire quanto questa situazione di difficoltà potrà davvero finire. Credo che l'unica soluzione sia il vaccino: fino a quando tutti non saremo vaccinati, ci saranno enormi problemi». Quali sono i settori portuali che più di altri stanno avendo problemi a causa della pandemia? «Certamente le crociere ma pure i traghetti. Per Savona l'attività delle crociere è fondamentale e senza passeggeri non faticano solo il porto e le compagnie di navigazione ma ci sono mancati incassi anche per l'indotto e più in generale per tutta quanta la città. Di questo fermo ne sta risentendo soprattutto il mercato del lavoro». Il traffico contenitori, invece, come sta andando? «Piuttosto bene, complice anche lo sviluppo della piattaforma di Vado. In ogni caso, è evidente che anche per questa tipologia di traffico ci sono numeri inferiori a quelle che erano le aspettative pre-Covid. Prevediamo comunque di raggiungere numeri decisamente buoni per il periodo che stiamo attraversando alla fine del secondo trimestre di quest'anno. In questi mesi c'è stata una flessione delle rinfuse, calo che invece non ha avuto il mercato della frutta. Stanno, in generale, arrivando meno navi in porto rispetto al passato ma con più carichi a bordo». Di quali infrastrutture ha bisogno lo scalo di Savona-Vado per continuare a crescere? «Certamente è necessario un ulteriore sviluppo della rete ferroviaria per consentire alle merci di entrare e uscire dal porto sempre più velocemente. Poi ci sono alcune grandi opere che più in generale sono necessarie sia allo sviluppo dello scalo di Savona che a quello di Genova». A quali si riferisce nello specifico? «Sicuramente al Terzo valico di cui stiamo aspettando il completamento e poi alla Gronda autostradale. In particolare, sulla Gronda, mi preme dire che se dopo il crollo di ponte Morandi avessimo avuto quest'opera avremmo evitato molti disagi. Quello dei continui lavori e delle chiusure autostradali è un problema con cui, quotidianamente e ormai da troppo tempo, tutte le nostre imprese, e non solo il porto, devono purtroppo fare i conti». Per il casello di Bossarino di Vado Ligure è stato approvato il progetto definitivo dopo anni di attesa. «Dopo un periodo di continui rinvii è arrivato finalmente il via libera per una infrastruttura cruciale per la viabilità dell'area. Ora, con l'approvazione del progetto definitivo può finalmente partire la costruzione del casello. Avremo una nuova arteria al servizio di tutte le produzioni: dal porto, al retroporto sino alle attività produttive. Significa anche dare una nuova viabilità, sviluppare, potenziare il territorio e decongestionare il casello di Savona». Serve altro per lo sviluppo del porto? «Sarebbero certamente necessari alcuni nuovi collegamenti stradali, non parliamo di grandi opere, utili per dividere il traffico dei Tir diretti in banchina da quello delle auto e quindi dalla viabilità ordinaria. Poi, come ultima cosa, direi che ormai da troppo tempo attendiamo il completamento dell'Aurelia bis Savona-Albisola. Ora, con l'attivazione della procedura pubblica si individuerà, speriamo il prima possibile, l'impresa o il gruppo di imprese che si aggiudicheranno la parte finale dell'atteso intervento necessario per la viabilità del comprensorio». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Un grande cuore disegnato lasciato sulle porte Timori per l'applicazione della legge sugli ingressi

Solidarietà dei clienti ai titolari dei Nilo dopo la denuncia per gli accessi chiusi

ARIANNA CODATO

savona Un grande cuore rosa e la scritta "Siamo tutti con voi".

È il cartello dei clienti comparso sulla porta dei Bagni Nilo al prolungamento per solidarietà nei confronti dei titolari dello stabilimento colpiti da una denuncia, e un'indagine aperta in Procura, per la violazione della normativa che regola l'accesso libero alle spiagge. Una legge per cui ogni 200 metri, lungo il litorale, deve essere garantita la possibilità alle persone di raggiungere la battigia.

La Guardia di Finanza nei giorni scorsi ha verificato, metro alla mano, che tra la foce e piazzale Eroe dei Due Mondi, i 200 metri ricadono all'incirca all'altezza dei Bagni Nilo.

Il Sindacato Balneari ha in programma un incontro con **Autorità di Sistema Portuale**, ente gestore delle spiagge di Savona, per dipanare la matassa delle normative in vigore, tra cui quella che prevede il divieto di accesso durante il montaggio delle cabine per questioni di sicurezza.

«Speriamo che dalla riunione emergano delle soluzioni - spiega Enrico

Schiappapietra, presidente provinciale balneari - l'anno scorso per le normative Covid tutti gli accessi erano contingentati, anche nelle libere e l'ordinanza è ancora in vigore». Nel caso in cui la regola si dovesse applicare alla lettera nei bagni Nilo dovrebbe essere garantito un accesso pubblico così come alle Fornaci, all'altezza dell'asilo comunale, 200 metri dopo l'ultimo ingresso vicino agli Arci. «Creare una rampa richiederebbe molto spazio nei giardini - ipotizza Ivano Scarrone dei bagni Anna, vicini dei Nilo - qui siamo alti e le cabine sotto la passeggiata del Prolungamento sono in murata, senza contare tutte le linee di servizio interrate se si pensasse a un sottopassaggio». «La prossima settimana monteremo le cabine e non potremmo far passare le persone - spiega Luisa Crespi dei bagni Torino, accanto all'asilo comunale delle Fornaci - d'estate non ci sono problemi di transito ma d'inverno in genere è tutto chiuso per ragioni di sicurezza».



Fino a 36 mesi di affitto garantito

tutti Affitti
Isolo Affitti Garantiti

Specialisti delle locazioni dal 1980

 **335 5320067**

da Piazza Mameli
Via Ratti, 312 SAVONA
primo piano
Tel. 019 527111 fax

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

I calcoli per Sech, Psa e Vado, che di solito movimentano 14 mila unità alla settimana. Allarme per i Tir nelle città

Fino a 20 mila container in più in 7 giorni Il peso dell' ingorgo di Suez sui porti liguri

GILDA FERRARI

Genova Il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi annuncia che la «situazione è tornata alla normalità» e che il Canale di Suez «è in grado di assumersi la responsabilità del commercio internazionale», promettendo investimenti per scongiurare il rischio che una situazione analoga a quella causata dalla "Ever Given" possa ripetersi in futuro. Ma il blocco, sia pure di pochi giorni, avrà ripercussioni sugli scali in attesa di navi che andranno a sovrapporsi ad altre programmate, e sull' industria che riceverà le merci in ritardo.

L' **Autorità** di Suez spiega di «lavorare giorno e notte per consentire a tutte le navi in attesa di attraversare il prima possibile in Canale» e la portualità ligure si prepara a vivere giornate intense. A Genova e Savona gli operatori sono al lavoro per gestire ciò che viene definito un «flusso anomalo ma governabile».

«Stimiamo di poterci trovare a gestire 15-20 mila contenitori aggiuntivi al traffico programmato. - riflette Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto - Dovremo assorbire in una settimana il traffico di due, un' anomalia dei flussi che possiamo gestire meglio collaborando e soprattutto attraverso l' uso del pre-clearing, che permette lo sdoganamento della merce in mare riducendo al minimo i tempi di giacenza». Dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale - porti di Genova, Savona e Vado - spiegano che «le compagnie non hanno ancora comunicato i loro piani per rimettere le navi in schedule».

«La nostra sensazione - dice il presidente dell' **Autorità** Paolo Signorini - è che avremo, a partire dalla prossima settimana, qualche nave in meno per qualche giorno, il tempo necessario per ripristinare il transito regolare attraverso il Canale.

Questo causerà congestione dei piazzali, ci riempiamo di export ma non arriveranno navi per imbarcare. Dopodiché avremo navi che faranno più movimenti della media perché dovranno imbarcare tutto il carico rimasto indietro». Sono 35-40 navi le portacontainer che ogni settimana attraccano nei porti di Genova e Savona indipendentemente dalla rotta che percorrono. Le navi che si sono accumulate a Suez sono 6: «A seconda delle rotazioni, potrebbero arrivare a Genova fra la prossima settimana e quella successiva» indica l' **Autorità**. Nei mesi di gennaio e febbraio i servizi hanno in media 3.800 pezzi in sbarco e 4.700 in imbarco a settimana, pari a 13,600 Teu, cui si aggiungono i container che arrivano a Genova o Vado dopo trasbordo in altri porti. Se solo metà delle 6 navi attese da Suez fosse sbarcata tra Genova e Savona il lavoro sarebbe raddoppiato.

«Prematuro stimare numeri. - commenta il presidente di Assagenti Paolo Pessina - Di certo avremo un carico di lavoro alto, sarà un' opportunità per tornare a lavorare insieme, terminalisti e Compagnia unica, sperando di avere disponibilità immediata». Per Trasportounito il numero dei Tir non aumenterà: «Aumenteranno invece i tempi di attesa in porto per gli autotrasportatori e questo significherà rischiare di non fare nemmeno un ciclo di consegna completo al giorno, con un danno economico sui nostri fatturati».



L' intervento

Il blocco di Suez il gigantismo navale e l' effetto farfalla

di Riccardo Degli' Innocenti * N on si sa per certo se ci sia stato un guasto, se la nave fosse quindi in avaria, ma tutte le fonti riportano che a causare la sbandata fatale che ha portato la Ever Given a insabbiarsi nel Canale di Suez sia stata una improvvisa e violenta raffica di vento del deserto che ha investito il fianco della nave rialzato da una muraglia di container a mo' di vela.

Una sciagura per il trasporto marittimo tra Asia e Europa che ha bloccato per giorni, prima dello sblocco di lunedì scorso, tutto il traffico del Canale nei due sensi e quindi il viaggio di ogni tipo di merce, non solo i container ma anche le merci alla rinfusa, come le materie prime e le fonti energetiche. La particolarità delle circostanze e l' effetto-catastrofe evocano la teoria del caos e le sue equazioni non lineari facendoci interrogare su dove si trovasse mai la farfalla il cui battito d' ali potrebbe avere generato quella singolare ventata che ha causato l' inatteso disastro.

Sicuro è che questo incidente ha fatto sorgere be più di un interrogativo sulla razionalità e il futuro del gigantismo navale che caratterizza oggi il trasporto dei container senza porsi limiti. Una razionalità egoistica e intrinseca all' economia di scala e di egemonia sul mercato a favore del vettore marittimo, l' armatore, ma contraddittoria e spesso insostenibile da parte delle altre componenti del **sistema** logistico: dalle vie di mare come i canali alle infrastrutture e ai servizi dei porti, dalle città e dai territori marittimi alle vie e ai modi di collegamento con i bacini di destinazione dei carichi.

Ciò che viene messo in discussione è che lo sviluppo del trasporto marittimo delle merci containerizzate passi necessariamente e principalmente per il gigantismo navale.

Un' equazione semplice che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Genova ha adottato per l' analisi del futuro del porto nella progettazione della nuova diga, che si rivela riduttiva di fronte alla immagine della gigantesca Ever Given incagliata nel Canale di Suez.

Non si discute delle motivazioni tecnico-nautiche della diga, ossia della opportunità di "dare più acqua" e quindi più sicurezza alla navigazione nel porto, ma del fatto che l' analisi economica costi-benefici dell' opera del valore di oltre un miliardo di euro pubblici sia stata fondata in via esclusiva sulle previsioni di traffico portato dalle mega portacontainer, sulle sole aree e i servizi portuali capaci di accoglierle e senza considerare i flussi intermodali.

Di fronte alla paralisi del Canale di Suez, protrattasi per giorni, e degli argomenti critici che provengono dalle fonti più autorevoli a livello mondiale, Palazzo San Giorgio dovrebbe riconsiderare l' analisi costi-benefici, magari affidandola a un pool di economisti dei trasporti invece che di ingegneri civili come è stato fatto sinora, perché occorre guardare la realtà economica e sociale oltre le equazioni.

* esperto di portualità © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Canale di Suez, il traffico navale è ripreso: in arrivo un' ondata di rincari per i prodotti tecnologici

Ci vorranno almeno una decina di giorni per riorganizzare e recuperare la piena operatività dello scalo genovese

Genova. E' tornato alla normalità la scorsa notte il traffico navale attraverso il canale di Suez, interrotto a seguito dell' incagliamento della portacontainer Ever Given della compagnia Evergreen, che solo ieri pomeriggio è stata disincagliata dopo quasi una settimana di tentativi. Ora il commercio globale dovrà affrontare una decina di giorni di riassetto che porterà non pochi disagi alla catena logistica. E non pochi rincari 'alle casse' per i consumatori. Dal punto di vista genovese quello che ci aspetta nell' immediato sarà una fase di riorganizzazione degli scali, che vedrà un probabile congestionamento sulle banchine del nostro porto, con l' arrivo in blocco dei carichi attesi in questi giorni. ' Speriamo che le priorità di scarico e spedizione siano distribuite secondo le esigenze di tutti, grandi e piccoli circuiti' ha chiesto Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto durante il webinar organizzato ieri dalla **Autorità di Sistema portuale** di Genova e Savona. Ma a preoccupare maggiormente sono gli extra costi che si sono aggiunti ai ritardi, costi dovuti in parte alle attese e in parte al costo più alto del 'viaggio' delle navi rimaste in rada per giorni o che hanno intrapreso la più lunga rotta africana. Per questo motivo nelle prossime settimane è probabile che assisteremo ad un repentino aumento del costo della benzina ma soprattutto 'alle casse' di tutto il settore tecnologico e delle materie prime che hanno già subito rincari significativi, mettendo in grossa difficoltà le filiere produttive di auto, smartphone e siderurgia, per le quali i problemi di approvvigionamento si sono già tramutati in maggiori costi di produzione e di consegna. A spaventare, inoltre, le ripercussioni, sicuramente momentanee ma non meno impattanti per il mondo del lavoro, soprattutto per quanto riguarda l' autotrasporto: 'Con il probabile ingorgo sulle banchine e sui terminal gli autotrasportatori saranno sottoposti a turni e attese massacranti - spiega Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito - un' ulteriore mazzata per un settore che a Genova e in Liguria sta subendo disagi disumani già dal 2018.



Canale di Suez, il riassetto "salato" per la catena logistica: rincari sui prodotti tecnologici

Si faranno ancora sentire gli effetti dello stop

Liguria. Ripreso il traffico navale attraverso il canale di Suez, interrotto a seguito dell'incagliamento della portacontainer Ever Given della compagnia Evergreen, che solo ieri pomeriggio è stata disincagliata dopo quasi una settimana di tentativi. Ora il commercio globale dovrà affrontare una decina di giorni di riassetto che porterà non pochi disagi alla catena logistica. E non pochi rincari "alle casse" per i consumatori. Se infatti erano un centinaio le portacontainer rimaste bloccate, era soprattutto il traffico petrolifero ad aver risentito del blocco, con importanti ritardi accumulatisi per tutta la filiera della fornitura tecnologica legata alla raffinazione del greggio. Dal punto di vista genovese quello che ci aspetta nell'immediato sarà una fase di riorganizzazione degli scali, che vedrà un probabile congestionamento sulle banchine del nostro porto, con l'arrivo in blocco dei carichi attesi in questi giorni. "Speriamo che le priorità di scarico e spedizione siano distribuite secondo le esigenze di tutti, grandi e piccoli circuiti" ha chiesto Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto durante il webinar organizzato ieri dalla **Autorità** di **Sistema** portuale di Genova e Savona. Leggi anche sviluppi

La Ever Given si è mossa: possibile sblocco del canale di Suez in giornata Ripercussioni Blocco del Canale di Suez, un webinar per analizzare le conseguenze La Vignetta Suez Ma a preoccupare maggiormente sono gli extra costi che si sono aggiunti ai ritardi, costi dovuti in parte alle attese e in parte al costo più alto del "viaggio" delle navi rimaste in rada per giorni o che hanno intrapreso la più lunga rotta africana. Per questo motivo nelle prossime settimane è probabile che assisteremo ad un repentino aumento del costo della benzina ma soprattutto "alle casse" di tutto il settore tecnologico e delle materie prime che hanno già subito rincari significativi, mettendo in grossa difficoltà le filiere produttive di auto, smartphone e siderurgia, per le quali i problemi di approvvigionamento si sono già tramutati in maggiori costi di produzione e di consegna. A spaventare, inoltre, le ripercussioni, sicuramente momentanee ma non meno impattanti per il mondo del lavoro, soprattutto per quanto riguarda l'autotrasporto: "Con il probabile ingorgo sulle banchine e sui terminal gli autotrasportatori saranno sottoposti a turni e attese massacranti - spiega Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito - un'ulteriore mazzata per un settore che a Genova e in Liguria sta subendo disagi disumani già dal 2018. Dalla Home Dopo Pasqua Savonese a rischio zona rossa anche dopo Pasqua, Toti: "Decisivi i prossimi 4 giorni" Da oggi In Liguria via alle vaccinazioni in farmacia, Toti: "Anche noi capaci di coinvolgere tutte le categorie in uno sforzo nazionale" Il caso Covid e rifiuti, la protesta di una signora di Tovo. Il sindaco Oddo: "Non lasciamo nessuno nell'immondizia" Approfondimento La Procura apre due fascicoli sui migranti picchiati dalla Polfer su un treno a Brignole.



'Crisi di Suez', ora il cerino passa nelle mani di Genova

GENOVA - Il **porto** di **Genova** potrebbe dover pagare un prezzo salato alla 'crisi di Suez', causata dall' ormai celebre mega portacontainer Ever Given, incagliata per giorni a ostruire il canale: ora che il traffico è ripartito, infatti, si profila un ingorgo sulle nostre banchine. Il rischio, infatti, è che il tempo perduto si scarichi sui porti che attendevano la merce, **Genova** compresa: tra Pra', Sampierdarena e **porto** Vecchio (ma soprattutto Pra') sono mediamente attesi 5-10 milia container al mese transitanti da Suez, un numero che potrebbe concentrarsi in pochi giorni. Tutta la filiera logistica, dunque, rischia di essere messa fortemente sotto stress : dai terminal agli spedizionieri fino ai trasportatori che, come spesso accade, rischiano di essere l' anello debole della catena. Il problema potrebbe configurarsi anche in rada , con un affollamento di navi in attesa di essere servite allo scarico: per questo gli spedizionieri contano sull' uso del pre clearing (lo sdoganamento in mare) così da evitare lunghe attese. Questione aperta anche quella dei contenitori in attesa di trovare una nave per il loro viaggio in export: gli agenti marittimi suggeriscono di rilasciare i vuoti solo con la certezza di una nave disponibile così da minimizzare la marea di container che potrebbe intasare il **porto**.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website with a news article titled "'Crisi di Suez', ora il cerino passa nelle mani di Genova". The article discusses the impact of the Suez Canal crisis on the Port of Genoa, mentioning the Ever Given container ship and the potential for a backlog of containers. The website layout includes a navigation bar, a main content area with the article, and a sidebar with related news and advertisements.

GENOVA E SAVONA PRONTI PER LA RIPRESA

Consolidamento e nuovi ingressi. I porti di Genova e Savona si preparano alla ripresa post Covid puntando anche sul piano straordinario delle opere. Oltre 2,7 miliardi di euro per costruire la diga e le altre nuove infrastrutture con i cantieri che dovranno partire entro la fine dell'anno, come annuncia il presidente Paolo Signorini nell'intervista dello speciale sui due scali liguri pubblicato dalle nostre testate. E poi interviste, analisi e approfondimenti con gli operatori dei porti.



Bettolo, la banchina di Msc a Genova è partita

Servizio regolare per il Canada da gennaio scorso, mentre da Konecranes arrivano le nuove Gottwald

PER il terminal di calata Bettolo, che fa capo alla società Til (gruppo Msc), quella dei mesi scorsi è stata una partenza in sordina. La pandemia ha scompigliato le carte dello shipping internazionale, penalizzando in parte anche il traffico container. Il porto di Genova ne ha risentito, perdendo circa il 14% del traffico complessivo. Ma i container sono stati uno dei settori meno colpiti, con un calo del 6,4%. Sull'avvio dell'attività del nuovo terminal genovese, oltre e più della pandemia, pesano altri fattori infrastrutturali. La piena operatività sarà garantita con le due opere principali che si stanno preparando intorno allo scalo: il Terzo Valico, atteso per il 2024, e la nuova diga foranea, che l'Autorità di sistema intende completare entro il 2026, almeno per la prima fase, per poter accedere ai finanziamenti del Recovery Fund europeo previsto dal programma Next- GenerationEu. Con la diga potranno arrivare al terminal anche le navi di ultima generazione, da 20 mila teu e oltre di capacità. Per la prima fase di sviluppo la banchina appena completata ha visto arrivare soltanto navi di dimensione inferiore. Il primo scalo di prova è stato fatto a ottobre dalla portacontainer Msc Sena da 2.500

teu. Attualmente il terminal può movimentare 150 mila teu l'anno, su una banchina di 380 metri con 17 metri di profondità e nove ettari di superficie, di cui sette dedicati alla movimentazione di container. Il limite dichiarato dalla concessionaria è di navi da 9.000 teu, che però finora non si sono ancora viste. Il primo servizio regolare è arrivato il 14 gennaio scorso. Si tratta di un collegamento con il Canada operato da Msc con navi da 5.000 teu. Nella seconda fase l'obiettivo dichiarato è raggiungere i 900 mila teu. In attesa che si realizzino le opere necessarie a garantire accesso e scorrevolezza di volumi di traffico maggiore, il terminal continua a attrezzare le banchine in vista delle mega- navi. Nelle scorse settimane Konecranes ha cominciato a fornire equipment per la movimentazione dei container. «Konecranes e Bettolo - spiegano dall'azienda produttrice di gru portuali - hanno firmato un contratto di manutenzione preventiva e correttiva della durata di quattro anni per tutte le gru, carrelli elevatori, trattori e rimorchi del terminal fino a ottobre 2024. Nel 2020 sono state consegnate due gru mobili portuali Konecranes Gottwald modello 8. Il terminal gestisce anche reach stackers di Konecranes». Stefano Negrini, direttore tecnico e responsabile per l'information technology, per i mezzi operativi (It e Ot) e per l'automazione del terminal di Bettolo ha a sua spiegato che «si tratta di un accordo di servizio significativo su tutto l'equipment che ci consente di concentrarci sul nostro core business ». Le gru mobili portuali installate a Bettolo sono le Modello 8 nella variante G Hmk 8510. La loro capacità di sollevamento è di 125 t con un raggio operativo di 61 metri, consentendo la movimentazione di container su 22 file su navi portacontainer. Bettolo è uno dei quattro terminal italiani di Msc che nei mesi scorsi hanno lasciato l'associazione Assiterminal. L'apertura del terminal a pochi mesi di distanza da quella del non lontano Vado Gateway e la progettazione in corso per la Darsena Europa a Livorno hanno creato una situazione di forte competitività nei porti dell'Alto Tirreno. Due concorrenti di Bettolo come Psa e Sech hanno deciso di unire le forze, un'operazione che è stata fortemente criticata proprio dal patron di Msc, Gianluigi Aponte, ma che finora ha ottenuto tutte le autorizzazioni. Adesso il terminal di Bettolo attende la fine della crisi pandemica per poter dimostrare tutte le proprie potenzialità.



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

«Lavoro, il modello Genova non va rotto»

Poggi: «La lettera dei terminalisti? No a un porto con 100 cooperative presenti sulle banchine»

«NON VORREMMO che ci fosse l'intenzione di rompere il modello Genova e arrivare a avere 100 cooperative in banchina» afferma Enrico Poggi, segretario provinciale della Filt-Cgil genovese. Un modello di lavoro in porto, quello in discussione, «che pure ha dato i suoi frutti: anche durante la pandemia poche aziende portuali hanno avuto i conti in rosso. Anche Psa chiude il bilancio con il segno più». La lettera informale dei terminalisti al presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, nella quale si dava un giudizio negativo degli accordi sulle tariffe della Compagnia unica, è arrivata inattesa per i sindacati portuali genovesi: «Un fulmine a ciel sereno», dice Poggi. Che aggiunge: «È arrivata in ritardo rispetto alle questioni che pone e ha utilizzato toni violenti, proprio il giorno dopo che gli stessi terminalisti avevano firmato il piano di risanamento della Compagnia unica. Sembra quasi che si sia voluto mettere pressione per il futuro». Compagnia e sindacati hanno risposto con uno sciopero generale del porto, come non se ne vedevano da tempo, il 5 marzo scorso. Cosa è successo dopo? «Non si è ancora mosso niente» risponde il sindacalista. Che aggiunge: «Aspettiamo la convocazione del tavolo che l'Autorità portuale sta preparando con i terminalisti. Intanto la Compagnia unica va avanti nel confronto con i vari terminal sulla tariffa per il 2021». Nel frattempo è arrivata la convocazione del sindaco Marco Bucci e dell'assessore Francesco Maresca. Ma il momento decisivo sarà quello con l'Authority e i terminalisti, probabilmente a Palazzo San Giorgio, «l'unica sede possibile, dopo che gli accordi siglati in Confindustria sono stati sconfessati». Non c'è soltanto la tariffa della Compagnia nell'agenda sindacale. Il porto arriva da un anno difficile e ci sono ancora ammortizzatori sociali aperti, al terminal Sech, da Spinelli, a Stazioni Marittime: «Ma va riconosciuto che l'ammortizzatore sociale in porto è stata la Compagnia unica, con 50 mila chiamate in meno, due mesi di lavoro per ogni socio. Per questo non capiamo l'attacco alla Compagnia che è fra quelli che hanno pagato di più». Il tutto mentre, secondo Poggi, la produttività durante la pandemia è cresciuta: «A Pra' si fanno 30 pezzi all'ora per gru, come a Anversa e Amburgo, pur senza avere gli stessi spazi disponibili». Un altro tema delle ultime settimane è stato il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea, in cui anche i sindacati sono intervenuti. Il giudizio sull'opera è positivo, «importante per lo sviluppo dello scalo e per la sicurezza della navigazione». La richiesta portata al dibattito riguardava l'occupazione, ma non è stata soddisfatta: «Abbiamo chiesto - dice Poggi - quanti posti di lavoro sono stimati nell'analisi costi-benefici, ma non hanno saputo darci una risposta. Ci sono ampi numeri per quanto riguarda la costruzione, si parla di migliaia di persone. Se ne avvantaggeranno soprattutto il terminal di Bettolo e poi i terminal di Sampierdarena fino a quello dei Messina. Oggi in porto ci sono 3.200 lavoratori della Compagnia e dei terminal, 56 mila occupati diretti, dalle agenzie marittime agli spedizionieri agli autotrasportatori, e se consideriamo anche il lavoro prodotto fin oltre l'Appennino si arriva a 100 mila. È un'opera che porta uno sviluppo necessario per la città, ma nessuno sa dire quanto lavoro darà al porto, quanto incideranno l'automazione e la tecnologia, quanti traffici arriveranno. Avremmo voluto risposte più precise». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Inchiesta sui portuali del Calp, striscione sulla sede dell'agenzia Delta

Il blitz organizzato dal centro sociale Aut Aut 357 che ha pubblicato le foto sulla sua pagina facebook

Genova. Uno striscione attaccato sul portone della sede dell'agenzia marittima Delta spedizioni illuminato da un fumogeno rosso posato sul marciapiede. E' il blitz organizzato ieri sera dal centro sociale Aut Aut 357 a Carignano, in solidarietà con i portuali del Calp, sotto inchiesta da parte della procura di **Genova** per diverse azioni antimilitariste e antifasciste. 'Contro i mercanti di morte e i loro servi non un passo indietro. Solidali e complici con i portuali del Calp' si legge nello striscione che il centro sociale ha postato sulla sua pagina Facebook. L'agenzia Delta è la compagnia che gestisce l'arrivo della flotta Bahri nel **porto** di **Genova**, le cosiddette 'navi delle armi' che hanno portato a diverse proteste antimilitariste in questi due anni. 'La Procura di **Genova** - scrive il centro sociale Aut aut in un comunicato - invece che indagare sui carichi di morte che passano dalle nostre banchine, nei mesi scorsi si è preoccupata di montare un teorema giudiziario contro chi da anni si batte pubblicamente per tenere le armi fuori dal nostro **porto**, accusando cinque lavoratori portuali di associazione a delinquere' 'Stasera abbiamo voluto ribadire che in questa città non ci sarà mai spazio per chi traffica morte e da anni è complice del trasporto di armi per le guerre in Yemen e in Siria - prosegue la nota - Abbiamo sanzionato la sede genovese dell'Agenzia Delta, che gestisce l'attracco delle navi della compagnia Bahri nel nostro **porto** e che pochi mesi fa aveva sollecitato la Procura ad agire contro il Calp'.



Depositi costieri sulla nuova diga foranea a Genova, PD: ipotesi da fantascienza

Genova - L'ipotesi di spostare i depositi costieri di carburante da Multedo alla nuova diga foranea è fantascienza. Ne è convinto il gruppo del Partito Democraticico al consiglio comunale. Il gruppo dei consiglieri risponde così all'ordine del giorno della maggioranza di Palazzo Tursi che è stato approvato e che propone, appunto di trasferire i depositi da Multedo alla nuova diga foranea. "Sfumata l'ipotesi Terminal Messina per il ricorso al TAR proposto da ENAC - spiegano al gruppo del Partito Democratico - il Comune ipotizza un dibattito pubblico, e intanto approva un ordine del giorno per trasferire i depositi costieri sulla nuova diga. Un'ipotesi di fantascienza, che vuol dire che i depositi rimarranno dove sono, con buona pace dei cittadini di Multedo". "Nell'esprimere parere sulla pianificazione strategica del porto - proseguono i rappresentanti del PD - il Comune ha mancato di offrire ad **Autorità Portuale** la sua visione sulle aree strategiche nel rapporto con la città: dal waterfront di levante, alla zona delle riparazioni navali, dalle banchine di Sampiedarena, al ribaltamento a mare di Fincantieri, dai depositi costieri di Multedo, al porto di Prà". Il Partito Democratico esprime anche "particolare preoccupazione emerge dalla bocciatura del nostro ordine del giorno che chiedeva di mantenere a destinazione industriale le aree di Cornigliano, e dal mancato riferimento nel piano strategico di **Autorità portuale** alla restituzione alla città dell'area della Fascia di rispetto di Prà. La maggioranza di centrodestra ha trattato un momento cruciale per la città, quello della pianificazione delle aree portuali, alla stregua di un adempimento burocratico qualunque, approvandolo in pochi giorni senza alcuna visione. Abbiamo votato contro, e intendiamo approfondire in commissione tutte le questioni sollevate".



Trasportounito contro i caporalati

GENOVA Mentre tutti, e primi fra tutti gli autotrasportatori, perdevano e rischiavano di chiudere le loro aziende, gli armatori nell'anno della pandemia hanno archiviato la stagione più ricca della loro storia afferma Trasportounito con noli alle stelle, frutto di accordi taciti fra i grandi gruppi, con i big che ogni trimestre mettono in cassa miliardi di dollari, e con uno strapotere ormai sull'intero ciclo del trasporto. Ma ora anche solo l'idea, formalizzata in una dichiarazione rilasciata da uno dei colossi dello shipping mondiale, di imporre anche sovrapprezzi sui container sbarcati e imbarcati nei porti liguri per compensare i disagi causati dai cantieri autostradali è davvero troppo. La denuncia, accompagnata alla minaccia di uno stato di agitazione per ottenere immediatamente i ristori promessi dallo Stato e mai arrivati, nonché il pagamento dei danni causati dai disservizi autostradali che ricadono sugli autotrasportatori e non sugli armatori, è di Giuseppe Tagnochetti coordinatore ligure di Trasportounito. L'ipotesi di un surcharge sui noli dei container nei porti liguri, materializzatasi in una circolare diffusa agli spedizionieri e ai caricatori dal gruppo CMA-CGM, è vissuta dall'autotrasporto come una vera e propria provocazione continua Trasportounito visto che gli extracosti dei cantieri autostradali, delle code, dei ritardi, nonché della ridotta produttività sulle banchine si sono riversati esclusivamente sui protagonisti del trasporto su gomma. Secondo Trasportounito è venuto il momento che anche le Autorità nazionali preposte al controllo sulla concorrenza accendano un faro sulla posizione dominante che i grandi gruppi armatoriali container hanno acquisito sull'intera filiera logistica italiana, impadronendosi di case di spedizione, compagnie ferroviarie e terminal, e gestendo quindi a loro esclusivo vantaggio migliaia e migliaia di viaggi al giorno. In questa manovra di assoggettamento del mercato prosegue Tagnochetti rientra anche l'apertura di piccole imprese di autotrasporto che acquisiscono i grandi contratti e poi assegnano, in subvezione, migliaia di trasporti al giorno, strangolando le imprese vere di autotrasporto e proponendo una versione di Caporalato 4.0.



Summit in Confindustria con il presidente Sommariva

CARRARA Il Piano Regolatore del porto è stato l'argomento centrale del partecipato incontro svoltosi in Confindustria tra le aziende portuali ed il neo presidente dell'Autorità Portuale Mario Sommariva. Aprendo l'incontro, il presidente della Confindustria Livorno Massa Carrara, cavaliere del lavoro dottor Piero Neri, ha sottolineato l'esigenza di procedere speditamente verso la definizione del nuovo Piano Regolatore che, tra l'altro, rappresenta uno dei motori di sviluppo all'interno dell'Accordo di programma. Occorre accelerare e dare concretezza ha sostenuto il presidente Neri all'accordo del gennaio 2018 tra Authority, Regione e Comune di Carrara, per lo sviluppo del water front e recuperare il tempo assorbito dalla crisi generata dalla pandemia. Le aspettative degli imprenditori del porto di Carrara sono puntate alla valorizzazione dei rispettivi investimenti nel quadro della reindustrializzazione della costa toscana. Il presidente dell'Authority Mario Sommariva ha confermato la propria determinazione nel velocizzare le procedure per l'adozione del nuovo PRG del Porto, ricordando che non appena insediato ha provveduto all'affidamento dell'incarico per l'elaborazione della procedura paesaggistica. Ha infatti dichiarato il presidente Sommariva: Per il consolidamento e lo sviluppo condiviso del Porto di Carrara dobbiamo dotarci di un PRG moderno, poiché quello vigente è notevolmente datato risalendo a 40 anni orsono. Nel corso del meeting è stato sottolineato la necessità di coniugare le attività, industriali, cantieristiche, commerciali, turistiche e crocieristiche, avendo particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e paesaggistica. Avere nello stesso porto ha proseguito il presidente Sommariva una pluralità così ricca di attività rappresenta un valore che costituisce un asset per tutto il territorio, ed anche per questo dovremo abbreviare il più possibile i tempi di riassetto urbanistico e funzionale del nostro porto. Il presidente della Delegazione di Confindustria Livorno Massa Carrara Matteo Venturi ha sottolineato come nel porto di Carrara si concentrino investimenti ed attività provenienti dalla grande industria, dal marmo, dalla cantieristica, che costituiscono un modello integrato di sviluppo da salvaguardare e sviluppare. A conclusione dell'incontro il presidente Piero Neri, consegnando il crest della Confindustria al presidente Mario Sommariva, ha auspicato che prosegua con l'Authority un intenso dialogo istituzionale, assicurando ampia collaborazione nello spirito del Patto di Alleanza del Territorio, rinnovato all'inizio del proprio mandato anche con il Comune di Carrara.



Italia Nostra: «Berkan B, si nomini un Commissario»

RAVENNA Italia Nostra commenta il ricorso al Tar di Micoperi contro la revoca dell' appalto di **Autorità portuale**. Appalto che riguarda la rimozione dal Piombone del relitto della Berkan B, nave affondata che da anni aspetta la sua rimozione. «Posto che il Tar si pronuncerà solo nei prossimi mesi - dice l' associazione ambientalista -, e che ancora non abbiamo letto i verbali delle conferenze di servizio in cui sarebbero state modificate le condizioni del bando, rite niamo però evidente che, alla luce dei fatti, ovvero che da tre anni e mezzo un relitto non bonificato giace spezzato e poi affondato in un canale del porto di Ravenna, la situazione sia del tutto fuori controllo». Per Italia Nostra «resta più che mai urgente al fine di una risoluzione positiva di questa scandalosa ed inaccettabile vicenda, l' emanazione di una ordinanza di protezione civile e la nomina di un commissario ad acta il quale, con competenza e fondi adeguati, possa rimettere ordine e finalmente liberare il Porto di Ravenna e la Pia lassa Piomboni da questa immonda e gigantesca "discarica abusiva" di rifiuti tossici e pericolo si». L' inquinamento micro e macroscopico degli habitat salmastri è l' aspetto che preoccupa maggiormente ma anche «rischi altissimi per la salute umana, rappresentati anche dalla raccolta abusiva organizzata, a fini commerciali, di molluschi nei pressi della Berkan B».

Ci si preoccupa però anche per la possibile avvio di una procedura di infrazione presso l' Unione Europea «per il mancato rispetto delle Direttive e dei regolamenti riguardanti l' ambiente ed il riciclaggio delle navi» e per «lo spreco immane di denaro pubblico per operazioni che all' oggi non hanno risolto nulla».



Caso Berkan B, Micoperi fa ricorso al Tar. Italia Nostra: "Situazione fuori controllo"

"Resta più che mai urgente l'emanazione di un'ordinanza di protezione civile e la nomina di un commissario ad acta"

Micoperi, aggiudicataria insieme ad altri del bando per la rimozione del rottame Berkan B, ha presentato ricorso al Tar dell' Emilia-Romagna dopo che a fine gennaio è stata revocata l' aggiudicazione dell' intervento di rimozione al raggruppamenti temporaneo di imprese, vincitore della gara tredici mesi prima. "Riteniamo evidente che alla luce dei fatti, ovvero che da tre anni e mezzo un relitto non bonificato giace spezzato e poi affondato in un canale del **Porto di Ravenna**, la situazione sia del tutto fuori controllo - commentano da Italia Nostra **Ravenna** - Nonostante, val la pena ricordarlo, a **Ravenna** siano disponibili eccellenze imprenditoriali di livello mondiale che a nostro parere potrebbero risolvere ad occhi chiusi la vicenda. Resta quindi più che mai urgente, al fine di una risoluzione positiva di questa scandalosa e inaccettabile vicenda, l' emanazione di un' ordinanza di protezione civile e la nomina di un commissario ad acta il quale, con competenza e fondi adeguati, possa rimettere ordine e finalmente liberare il **Porto di Ravenna** e la Pialassa Piomboni da questa immonda e gigantesca "discarica abusiva" di rifiuti tossici e pericolosi". Questi gli aspetti principali di criticità, secondo la sezione ravennate di Italia Nostra, "che perdurano da anni e che vanno sanati al più presto: inquinamento micro e macroscopico degli habitat salmastri e delle specie protette ospitate nella zona umida che, come si è visto, possono essere entrate in contatto con gli inquinanti, a causa della contaminazione ittica (documentata con morie), della fuoriuscita di idrocarburi dalle panne, della contaminazione dei fondali, dell' avifauna imbrattata che è riuscita ad allontanarsi. I danni provocati da questo inquinamento dagli impatti incommensurabili, è senza dubbio anche di tipo economico. Il perdurare del rilascio di inquinanti dal relitto, testimoniato anche da immagini recenti, che non può più essere tollerato oltre poichè, come detto, le panne antinquinamento non sono sufficienti a contenerlo completamente né si possono considerare una soluzione a lungo termine come invece, di fatto, accade da oltre due anni. I rischi alliscini per la salute umana, rappresentati anche dalla raccolta abusiva organizzata, a fini commerciali, di molluschi nei pressi della Berkan B e delle carcasse arrugginite del cimitero delle navi; senza contare tutto il pescato dei capanni della Pialassa Piomboni e dei pescatori regolarmente autorizzati. Com' è noto, pesci e molluschi rappresentano bioaccumulatori naturali di metalli pesanti e di idrocarburi che mettono a repentaglio la salute dei consumatori. La sicurezza delle decine di persone che ogni settimana salgono a bordo delle navi del cimitero. Il possibile avvio di una procedura di infrazione presso l' Unione Europea per il mancato rispetto delle Direttive e dei regolamenti riguardanti l' ambiente ed il riciclaggio delle navi. Non da ultimo, lo spreco immane di denaro pubblico, a cui si aggiungono spese legali, consulenze, ricorsi e molto altro, per operazioni che all' oggi non hanno risolto nulla. Le istituzioni smettano di girare la testa dall' altra parte e non ignorino le denunce che cittadini e associazioni stanno lanciando ormai da anni. Gli errori possono capitare a tutti, ma il perseverare, oggi, non è più ammesso",

Ravenna Today Politica

Caso Berkan B, Micoperi fa ricorso al Tar. Italia Nostra: "Situazione fuori controllo"

"Resta più che mai urgente l'emanazione di un'ordinanza di protezione civile e la nomina di un commissario ad acta"

Analisi
di Marco Di Biase

I più letti oggi

1. **Restano a Micoperi le** **ordinanze della Berkan B, Italia** **Nostra: "Situazione fuori controllo"**
2. **Prima attenzione** **Ministero dell'Interno** **della** **Polizia** **di** **Ravenna** **per** **la** **discarica** **abusiva** **di** **Ravenna** **oggi**
3. **Esiste un** **ordinamento** **antiquario** **che** **la** **discarica** **abusiva** **di** **Ravenna** **oggi**
4. **La** **discarica** **abusiva** **di** **Ravenna** **oggi** **è** **una** **discarica** **abusiva** **di** **Ravenna** **oggi**

Questi gli aspetti principali di criticità, secondo la sezione ravennate di Italia Nostra, "che perdurano da anni e che vanno sanati al più presto: inquinamento micro e macroscopico degli habitat salmastri e delle specie protette ospitate nella zona umida che, come si è visto, possono essere entrate in contatto con gli inquinanti, a causa della contaminazione ittica (documentata con morie), della fuoriuscita di idrocarburi dalle panne, della contaminazione dei fondali, dell' avifauna imbrattata che è riuscita ad allontanarsi. I danni provocati da questo inquinamento dagli impatti incommensurabili, è senza dubbio anche di tipo economico. Il perdurare del rilascio di inquinanti dal relitto, testimoniato anche da immagini recenti, che non può più essere tollerato oltre poichè, come detto, le panne antinquinamento non sono sufficienti a contenerlo completamente né si possono considerare una soluzione a lungo termine come invece, di fatto, accade da oltre due anni. I rischi alliscini per la salute umana, rappresentati anche dalla raccolta abusiva organizzata, a fini commerciali, di molluschi nei pressi della Berkan B e delle carcasse arrugginite del cimitero delle navi; senza contare tutto il pescato dei capanni della Pialassa Piomboni e dei pescatori regolarmente autorizzati. Com' è noto, pesci e molluschi rappresentano bioaccumulatori naturali di metalli pesanti e di idrocarburi che mettono a repentaglio la salute dei consumatori. La sicurezza delle decine di persone che ogni settimana salgono a bordo delle navi del cimitero. Il possibile avvio di una procedura di infrazione presso l' Unione Europea per il mancato rispetto delle Direttive e dei regolamenti riguardanti l' ambiente ed il riciclaggio delle navi. Non da ultimo, lo spreco immane di denaro pubblico, a cui si aggiungono spese legali, consulenze, ricorsi e molto altro, per operazioni che all' oggi non hanno risolto nulla. Le istituzioni smettano di girare la testa dall' altra parte e non ignorino le denunce che cittadini e associazioni stanno lanciando ormai da anni. Gli errori possono capitare a tutti, ma il perseverare, oggi, non è più ammesso",

Italia Nostra: Berkan B, bando per la rimozione scritto con i piedi? Ora basta.

Apprendiamo del ricorso presentato al T.A.R. dell' Emilia-Romagna da parte di Micoperi, aggiudicataria insieme ad altri del bando per la rimozione del rottame Berkan B. al **Porto di Ravenna**. Posto che il T.A.R. si pronuncerà solo nei prossimi mesi, e che ancora non abbiamo letto i verbali delle conferenze di servizio in cui sarebbero state modificate le condizioni del bando, riteniamo però evidente che, alla luce dei fatti - ovvero che da tre anni e mezzo un relitto non bonificato giace spezzato e poi affondato in un canale del **Porto di Ravenna** - la situazione sia del tutto fuori controllo. Nonostante, val la pena ricordarlo, a **Ravenna** siano disponibili eccellenze imprenditoriali di livello mondiale che a nostro parere potrebbero risolvere ad occhi chiusi la vicenda. Resta quindi più che mai urgente, lo ribadiamo, al fine di una risoluzione positiva di questa scandalosa ed inaccettabile vicenda, l' emanazione di una Ordinanza di protezione civile e la nomina di un commissario ad acta il quale, con competenza e fondi adeguati, possa rimettere ordine e finalmente liberare il **Porto di Ravenna** e la Pialassa Piomboni da questa immonda e gigantesca 'discarica abusiva' di rifiuti tossici e pericolosi. Questi gli aspetti principali di criticità che perdurano da anni e che vanno sanati al più presto: 1) Inquinamento micro e macroscopico degli habitat salmastri e delle specie protette ospitate nella zona umida che, come si è visto, possono essere entrate in contatto con gli inquinanti, a causa della contaminazione ittica (documentata con morie), della fuoriuscita di idrocarburi dalle panne, della contaminazione dei fondali, dell' avifauna imbrattata che è riuscita ad allontanarsi. I danni provocati da questo inquinamento dagli impatti incommensurabili, è senza dubbio anche di tipo economico; 2) Il perdurare del rilascio di inquinanti dal relitto, testimoniato anche da immagini recenti, che non può più essere tollerato oltre poiché, come detto, le panne antinquinamento non sono sufficienti a contenerlo completamente né si possono considerare una soluzione a lungo termine come invece, di fatto, accade da oltre due anni; 3) I rischi altissimi per la salute umana, rappresentati anche dalla raccolta abusiva organizzata, a fini commerciali, di molluschi nei pressi della Berkan B e delle carcasse arrugginite del cimitero delle navi; senza contare tutto il pescato dei capanni della Pialassa Piomboni e dei pescatori regolarmente autorizzati. Com' è noto, pesci e molluschi rappresentano bioaccumulatori naturali di metalli pesanti e di idrocarburi che mettono a repentaglio la salute dei consumatori; 4) La sicurezza delle decine di persone che ogni settimana salgono a bordo delle navi del cimitero; 5) Il possibile avvio di una procedura di infrazione presso l' Unione Europea per il mancato rispetto delle Direttive e dei regolamenti riguardanti l' ambiente ed il riciclaggio delle navi; 6) Non da ultimo, lo spreco immane di denaro pubblico, a cui si aggiungono spese legali, consulenze, ricorsi e molto altro, per operazioni che all' oggi non hanno risolto nulla. Le Istituzioni smettano di girare la testa dall' altra parte e non ignorino le denunce che cittadini ed associazioni stanno lanciando ormai da anni. Gli errori possono capitare a tutti, ma il perseverare, oggi, non è più ammesso.



Dopo il 'giro del mondo' la rompighiaccio torna a Ravenna: "A giugno si riparte per l'Artide"

Era partita 17 mesi fa da Ravenna alla volta dell' Antartide la nave 'Laura Bassi', la prima rompighiaccio italiana, che ha fatto rientro nei giorni scorsi nel porto ravennate

Era partita 17 mesi fa da Ravenna alla volta dell' Antartide la nave 'Laura Bassi', la prima rompighiaccio italiana, che ha fatto rientro nei giorni scorsi nel **porto** ravennate. Le missioni in Antartide si svolgono grazie alla collaborazione tra Istituto Nazionale di Oceanografia, Enea, Pnra e Consiglio Nazionale delle Ricerche, nell' ambito di un programma di ricerca scientifica attuato dal Miur allo scopo, tra l' altro, di analizzare la perdita di massa dei ghiacci e di riconoscere l' influenza umana in Antartide, dati essenziali per cercare antidoti allo scioglimento. Laura Bassi fa base al terminal Sapir dove il Cnr dispone di un magazzino e dove hanno luogo, prima e dopo ogni missione, le operazioni di imbarco e sbarco delle attrezzature necessarie per l' attività di ricerca. In occasione della partenza, nell' ottobre 2019, Sapir aveva offerto ad alcune decine di cittadini la possibilità di visitare la nave e l' iniziativa aveva fatto registrare un rapidissimo sold-out, confortante indice dell' interesse che riscuotono le attività scientifiche. "Il Covid ha rallentato qualche passaggio perché in Nuova Zelanda le norme restrittive sono applicate con grande rigore e a ogni accosto si fanno due settimane di quarantena dura in isolamento - spiega il comandante Franco Sedmak, veterano delle spedizioni antartiche - Detto tra parentesi, probabilmente il sistema funziona perché quando due mesi fa abbiamo preso la strada del ritorno, là la vita era tornata del tutto normale. Abbiamo comunque completato il programma previsto: siamo arrivati fino alla Baia delle Balene, il punto più meridionale del Mar di Ross accessibile alla navigazione, dove inizia il Ris (Ross Ice Shelf), una piattaforma ghiacciata grande quanto la Francia e alta 50 metri. Abbiamo effettuato la manutenzione dei "moorings", gli strumenti ormeggiati che lungo tutto l' anno acquisiscono i parametri dell' acqua, e raccolto i relativi dati". Di cosa si tratta precisamente? "Si misurano i parametri fisici dell' acqua (temperatura, densità, ossigeno, fluorescenza). Da questi si riconosce l' origine delle masse d' acqua, se glaciale o esterna. Queste acque costituiscono uno dei motori che contribuiscono al movimento delle grandi masse d' acqua del globo influenzando il clima terrestre. Analizzando i dati, e confrontandoli coi precedenti (c' è ormai uno "storico" di trent' anni) gli scienziati ricavano utili informazioni sull' evoluzione climatica." Il comandante snocciola qualche numero sulla missione: "Abbiamo fatto quasi il giro del mondo, all' andata 11.000 miglia via Suez, al ritorno 13.000 miglia circumnavigando Capo Horn e dunque solcando tutti gli Oceani prima di rientrare nel Mediterraneo. In totale, considerando anche la spola tra Nuova Zelanda e Antartide, quasi 50.000 miglia. Adesso ci fermiamo un paio di mesi e a giugno si riparte, dalla Norvegia, per l' Artide". Laura Bassi è lunga 80 metri e ha una stazza di 4000 tonnellate, è dotata di due gru e di un ponte di volo per elicotteri. Può accogliere complessivamente 72 persone (22 di equipaggio e 50 di personale scientifico); dispone di due laboratori di 45 metri quadri ciascuno, uno asciutto e uno umido.

RAVENNA TODAY
Cronaca

Dopo il 'giro del mondo' la rompighiaccio torna a Ravenna: "A giugno si riparte per l'Artide"

Era partita 17 mesi fa da Ravenna alla volta dell'Antartide la nave 'Laura Bassi', la prima rompighiaccio italiana, che ha fatto rientro nei giorni scorsi nel porto ravennate

3 **notte** **17** **marzo** **2021** **09:40**

I più letti di oggi

- 1 Emergenza Covid, conosci i sintomi e i rischi? Ecco come riconoscerli e come evitarli
- 2 Il Covid ha rallentato qualche passaggio perché in Nuova Zelanda le norme restrittive sono applicate con grande rigore e a ogni accosto si fanno due settimane di quarantena dura in isolamento - spiega il comandante Franco Sedmak, veterano delle spedizioni antartiche
- 3 Covid-19: il governo e i rischi di una seconda ondata di contagi
- 4 Il Covid ha rallentato qualche passaggio perché in Nuova Zelanda le norme restrittive sono applicate con grande rigore e a ogni accosto si fanno due settimane di quarantena dura in isolamento - spiega il comandante Franco Sedmak, veterano delle spedizioni antartiche

Il Covid ha rallentato qualche passaggio perché in Nuova Zelanda le norme restrittive sono applicate con grande rigore e a ogni accosto si fanno due settimane di quarantena dura in isolamento - spiega il comandante Franco Sedmak, veterano delle spedizioni antartiche - Detto tra parentesi, probabilmente il sistema funziona perché quando due mesi fa abbiamo preso la strada del ritorno, là la vita era tornata del tutto normale. Abbiamo comunque completato il programma previsto: siamo arrivati fino alla Baia delle Balene, il punto più meridionale del Mar di Ross accessibile alla navigazione, dove inizia il Ris (Ross Ice Shelf), una piattaforma ghiacciata grande quanto la Francia e alta 50 metri. Abbiamo effettuato la manutenzione dei "moorings", gli strumenti ormeggiati che lungo tutto l'anno acquisiscono i parametri dell'acqua, e raccolto i relativi dati".

Di cosa si tratta precisamente? "Si misurano i parametri fisici dell'acqua (temperatura, densità, ossigeno, fluorescenza). Da questi si riconosce l'origine delle masse d'acqua, se glaciale o esterna. Queste acque costituiscono uno dei motori che contribuiscono al movimento delle grandi masse d'acqua del globo influenzando il clima terrestre. Analizzando i dati, e confrontandoli coi precedenti (c'è ormai uno "storico" di trent'anni) gli scienziati ricavano utili informazioni sull'evoluzione climatica." Il comandante snocciola qualche numero sulla missione: "Abbiamo fatto quasi il giro del mondo, all'andata 11.000 miglia via Suez, al ritorno 13.000 miglia circumnavigando Capo Horn e dunque solcando tutti gli Oceani prima di rientrare nel Mediterraneo. In totale, considerando anche la spola tra Nuova Zelanda e Antartide, quasi 50.000 miglia. Adesso ci fermiamo un paio di mesi e a giugno si riparte, dalla Norvegia, per l'Artide". Laura Bassi è lunga 80 metri e ha una stazza di 4000 tonnellate, è dotata di due gru e di un ponte di volo per elicotteri. Può accogliere complessivamente 72 persone (22 di equipaggio e 50 di personale scientifico); dispone di due laboratori di 45 metri quadri ciascuno, uno asciutto e uno umido.

Dopo 17 mesi in Antartide torna in Porto a Ravenna la 'Laura Bassi', prima rompighiaccio italiana -

Ibolognesi

Una nave rompighiaccio (foto Shutterstock.com) La nave, che fa base al terminal Sapir, ha fatto rientro nei giorni scorsi nel **porto** emiliano-romagnolo. Era partita 17 mesi fa da **Ravenna** alla volta dell' Antartide la nave 'Laura Bassi', la prima rompighiaccio (cioè in grado di incedere infrangendo ghiaccio marino) italiana, che ha fatto rientro nei giorni scorsi nel **porto** emiliano-romagnolo. Le missioni in Antartide si svolgono grazie alla collaborazione tra Istituto Nazionale di Oceanografia, ENEA, PNRA e Consiglio Nazionale delle Ricerche, nell' ambito di un programma di ricerca scientifica attuato dal MIUR allo scopo, tra l' altro, di analizzare la perdita di massa dei ghiacci e di riconoscere l' influenza umana in Antartide, dati essenziali per cercare antidoti allo scioglimento. Laura Bassi fa base al terminal Sapir dove il CNR dispone di un magazzino e dove hanno luogo, prima e dopo ogni missione, le operazioni di imbarco e sbarco delle attrezzature necessarie per l' attività di ricerca. In occasione della partenza, nell' ottobre 2019, Sapir aveva offerto ad alcune decine di cittadini la possibilità di visitare la nave e l' iniziativa aveva fatto registrare un rapidissimo sold-out, confortante indice dell' interesse che

risuotono le attività scientifiche. Al suo rientro, abbiamo chiesto al comandante Franco Sedmak, veterano delle spedizioni antartiche, (nella foto con l' agente marittimo Pietro Mazzotti) qualche notizia sui risultati dell' ultima missione. 'Il Covid ha rallentato qualche passaggio perché in Nuova Zelanda le norme restrittive sono applicate con grande rigore e ad ogni accosto si fanno due settimane di quarantena dura in isolamento; detto tra parentesi, probabilmente il sistema funziona perché quando, due mesi fa, abbiamo preso la strada del ritorno, là la vita era tornata del tutto normale. Abbiamo comunque completato il programma previsto: siamo arrivati fino alla Baia delle Balene, il punto più meridionale del Mar di Ross accessibile alla navigazione, dove inizia il RIS (Ross Ice Shelf), una piattaforma ghiacciata grande quanto la Francia e alta 50 metri. Abbiamo effettuato la manutenzione dei 'moorings', gli strumenti ormeggiati che lungo tutto l' anno acquisiscono i parametri dell' acqua, e raccolto i relativi dati'. Di cosa si tratta precisamente? 'Si misurano i parametri fisici dell' acqua (temperatura, densità, ossigeno, fluorescenza). Da questi si riconosce l' origine delle masse d' acqua, se glaciale o esterna. Queste acque costituiscono uno dei motori che contribuiscono al movimento delle grandi masse d' acqua del globo influenzando il clima terrestre. Analizzando i dati, e confrontandoli coi precedenti (c' è ormai uno 'storico' di trent' anni) gli scienziati ricavano utili informazioni sull' evoluzione climatica.' Qualche numero sulla missione? 'Abbiamo fatto quasi il giro del mondo, all' andata 11.000 miglia via Suez, al ritorno 13.000 miglia circumnavigando Capo Horn e dunque solcando tutti gli Oceani prima di rientrare nel Mediterraneo. In totale, considerando anche la spola tra Nuova Zelanda e Antartide, quasi 50.000 miglia. Adesso ci fermiamo un paio di mesi e a giugno si riparte, dalla Norvegia, per l' Artide.' Laura Bassi è lunga 80 metri e ha una stazza di 4000 tonnellate, è dotata di due gru e di un ponte di volo per elicotteri. Può accogliere complessivamente 72 persone (22 di equipaggio e 50 di personale scientifico); dispone di due laboratori di 45 m 2 ciascuno, uno asciutto e uno umido.



Il ritorno alla Sapir della rompighiaccio italiana la nave 'Laura Bassi'

Era partita 17 mesi fa da Ravenna alla volta dell' Antartide la nave 'Laura Bassi', la prima rompighiaccio (cioè in grado di incedere infrangendo ghiaccio marino) italiana, che ha fatto rientro nei giorni scorsi nel **porto** emiliano romagnolo. Le missioni in Antartide si svolgono grazie alla collaborazione tra Istituto Nazionale di Oceanografia, ENEA, PNRA e Consiglio Nazionale delle Ricerche, nell' ambito di un programma di ricerca scientifica attuato dal MIUR allo scopo, tra l' altro, di analizzare la perdita di massa dei ghiacci e di riconoscere l' influenza umana in Antartide, dati essenziali per cercare antidoti allo scioglimento. Laura Bassi fa base al terminal Sapir dove il CNR dispone di un magazzino e dove hanno luogo, prima e dopo ogni missione, le operazioni di imbarco e sbarco delle attrezzature necessarie per l' attività di ricerca. In occasione della partenza, nell' ottobre 2019, Sapir aveva offerto ad alcune decine di cittadini la possibilità di visitare la nave e l' iniziativa aveva fatto registrare un rapidissimo sold-out, confortante indice dell' interesse che riscuotono le attività scientifiche. Al suo rientro, abbiamo chiesto al comandante Franco Sedmak, veterano delle spedizioni antartiche, (nella foto con l' agente marittimo Pietro Mazzotti) qualche notizia sui risultati dell' ultima missione. 'Il Covid ha rallentato qualche passaggio perché in Nuova Zelanda le norme restrittive sono applicate con grande rigore e ad ogni accosto si fanno due settimane di quarantena dura in isolamento; detto tra parentesi, probabilmente il sistema funziona perché quando, due mesi fa, abbiamo preso la strada del ritorno, là la vita era tornata del tutto normale. Abbiamo comunque completato il programma previsto: siamo arrivati fino alla Baia delle Balene, il punto più meridionale del Mar di Ross accessibile alla navigazione, dove inizia il RIS (Ross Ice Shelf), una piattaforma ghiacciata grande quanto la Francia e alta 50 metri. Abbiamo effettuato la manutenzione dei 'moorings', gli strumenti ormeggiati che lungo tutto l' anno acquisiscono i parametri dell' acqua, e raccolto i relativi dati'. Di cosa si tratta precisamente? 'Si misurano i parametri fisici dell' acqua (temperatura, densità, ossigeno, fluorescenza). Da questi si riconosce l' origine delle masse d' acqua, se glaciale o esterna. Queste acque costituiscono uno dei motori che contribuiscono al movimento delle grandi masse d' acqua del globo influenzando il clima terrestre. Analizzando i dati, e confrontandoli coi precedenti (c' è ormai uno 'storico' di trent' anni) gli scienziati ricavano utili informazioni sull' evoluzione climatica.' Qualche numero sulla missione? 'Abbiamo fatto quasi il giro del mondo, all' andata 11.000 miglia via Suez, al ritorno 13.000 miglia circumnavigando Capo Horn e dunque solcando tutti gli Oceani prima di rientrare nel Mediterraneo. In totale, considerando anche la spola tra Nuova Zelanda e Antartide, quasi 50.000 miglia. Adesso ci fermiamo un paio di mesi e a giugno si riparte, dalla Norvegia, per l' Artide.' Laura Bassi è lunga 80 metri e ha una stazza di 4000 tonnellate, è dotata di due gru e di un ponte di volo per elicotteri. Può accogliere complessivamente 72 persone (22 di equipaggio e 50 di personale scientifico); dispone di due laboratori di 45 m 2 ciascuno, uno asciutto e uno umido.



L'Avvisatore Marittimo

Marina di Carrara

Marina di Carrara, i timori della città riducono il Prp

Ma gli spazi sono razionalizzati per accogliere crociere, cantieristica e nuovi traffici merci

ALBERTO GHIARA GENOVA. Per mettere a tacere le polemiche e riportare la discussione ai dati di fatto, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale, Mario Sommariva, ha presentato al pubblico la proposta di piano regolatore portuale del porto di Marina di Carrara. Tutto l'iter sarà trasparente, ha detto Sommariva. La proposta punta a sviluppare i traffici attuali e dare impulso a nuovi, dai ro-ro alle crociere, dal project cargo al break bulk, fino alla possibilità che arrivino navi feeder portacontainer. Ma il presidente e il segretario generale, Francesco Di Sarcina, hanno tenuto soprattutto a sottolineare l'impatto limitato che il piano avrà sul territorio. addirittura riducendo, in termini di metri quadri, quanto già previsto dal piano regolatore vigente, approvato nel 1981. La convivenza fra città e porti è difficile quasi ovunque in Italia. A Marina di Carrara, nel 2015, prima che lo scalo venisse assorbito dall'Authority della Liguria orientale, era stata bocciata una proposta di piano regolatore portuale che prevedeva una forte espansione dello scalo. Il fatto che si fosse tornati a parlare di prp ha scatenato nelle scorse settimane una serie di interventi da parte soprattutto degli operatori turistici che temono un impatto negativo dello scalo sull'ambiente e un allargamento delle banchine lungo il litorale. Due concetti alla base del prp - ha detto Di Sarcina - sono contenuti nel documento di pianificazione strategica e di sistema: lo sviluppo del porto dovrà avvenire entro la sponda destra del torrente Carrione, quindi all'interno della linea di costa del porto attuale; e le quattro funzioni del porto resteranno le stesse di adesso: commerciale, cantieristica, diportistica, crocieristica. Il piano prevede una razionalizzazione delle attività, con l'accorpamento delle attività commerciali sull'area costiera, il cosiddetto piazzale Città di Massa, in modo che possano tutte essere raggiunte dalla linea ferroviaria, il mantenimento dell'area cantieristica, l'ampliamento di quella diportistica e l'installazione delle crociere sulla diga di sopraflutto. La stessa diga vedrà un ampliamento senza eccedere lo strettamente necessario. L'Autorità di sistema ha sottolineato come il prp vigente del 1981 preveda un aumento delle aree del porto di 143 mila metri quadrati, con espansione delle banchine anche al di là della foce del torrente Carrione a Sud fino al torrente Lavello. La proposta di revisione del prp del 2015, che non ha avuto una conclusione felice, prevedeva un'espansione molto maggiore rispetto al piano vigente, di 238 mila metri quadrati. La proposta attuale si ferma al torrente Carrione, che era una delle richieste delle ultime settimane, rinunciando a quanto già previsto dal prp vigente. La crescita del porto sarebbe di 126 mila metri quadrati, il 4,4 per cento in meno rispetto al piano vigente. Le novità principali sono la creazione di una seconda darsena nell'area commerciale e l'approfondimento dei fondali a 12 metri (più di quelli disponibili al porto di Livorno, ha sottolineato Sommariva). Il presidente ha puntato l'attenzione sui tempi che saranno necessari per arrivare all'approvazione e alla cantierabilità del piano, che potrebbero arrivare fino a 8 anni. Mi appello - ha detto - alla volontà politica perché si possa concludere l'iter approvativo in 2 o 3 anni. Per questo è importante che le opere vengano inserite nel Pnrr, in quanto il NextGenerationEu impone che i lavori delle opere finanziate vengano conclusi e rendicontati entro il 2026. L'Authority ha infine verificato che le modifiche proposte non andranno a incidere sull'erosione della costa fra il Magra e Viareggio e ha comunque proposto che il materiale dei dragaggi periodici del porto possano essere utilizzati, con il coordinamento della Regione Toscana, per il ripascimento delle spiagge.



Sabbia via terra o il doppio dal mare Due opzioni per il ripascimento-lampo

Il Comune progetta l'apporto entro giugno con i 500mila euro della Regione

MASSA Diecimila metri cubi di sabbia via terra o ventimila via mare con la draga. Sono queste le due opzioni previste per il ripascimento della costa massese con il mezzo milione di euro di finanziamenti concessi dalla Regione. Il progetto è nelle mani del Comune di Massa che ne discuterà in via operativa con il Genio civile e le associazioni dei balneari forse già domani, anche se la data esatta dell'incontro deve essere ancora fissata. Di più non è possibile fare anche se la quantità di sabbia necessaria a pareggiare i conti con l'erosione, secondo le stime consegnate alla Regione, è di dieci o venti volte più grande: 200mila metri cubi.

Si deve fare di necessità virtù, con i paletti imposti dai tempi, dalla normativa e dalle risorse. «Il progetto lo realizziamo noi come Comune - precisa il sindaco Francesco Persiani - ovviamente con alcuni paletti. La Regione ci ha dato i limiti. Entro lunedì scorso dovevamo preparare una proposta di ripascimento da realizzare entro il 30 giugno al massimo, con un massimo di 20 metri cubi di spiaggia per metro lineare altrimenti saremmo dovuti passare dalla conferenza paesaggistica e fare una trafila burocratica molto più lunga. Via mare, con la draga, allo stesso modo i tempi si allungano molto e le operazioni di ripascimento si sarebbero prolungate fino a fine luglio. Via terra, invece, il costo è molto maggiore ma si porta solo metà della sabbia.

Purtroppo i vincoli e i paletti ci sono e per il futuro bisogna trovare soluzioni alternativa sia sotto il profilo normativo sia per il reperimento dei sedimenti ma siamo all'anno zero». O forse lo eravamo, vista la proposta di consorzio lanciata dal presidente dell'**Autorità Portuale** che in qualche modo ricalca la sfida lanciata dal sindaco Francesco Persiani su La Nazione: «Apprezzo le parole e i buoni propositi del presidente Sommariva. Prima di tutto per aver confermato uno sviluppo ridotto nel piano regolatore, che non dovrebbe avere una incidenza negativa sulla costa. Allo stesso tempo, siccome il porto esiste già, ha fatto e fa danni da sempre, visto che arriveranno importanti risorse, ha recepito il messaggio e compenserà i danni, investendo anche sulla costa e sulla balneazione che fa parte del Pil economico e turistico della provincia».

Francesco Scolaro © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova linea merci Marina di Carrara-Olbia

CARRARA Il Gruppo Grendi, operatore storico di logistica e trasporti via mare e via terra, da oggi attiva il collegamento Marina di Carrara-Olbia, portando così a otto i collegamenti settimanali con la Sardegna. La nuova linea merci con il nord della Sardegna si aggiunge ai collegamenti con Cagliari dove il Gruppo gestisce un hub per lo smistamento dei prodotti di importanti brand tra cui Barilla, Lavazza, Arcaplanet Benetton, OVS, Unieuro solo per citarne alcuni. In piena emergenza Covid il Gruppo Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita sull'isola che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari. Inoltre, in termini di occupazione sono circa 250 i collaboratori diretti e dell'indotto impiegati in Sardegna. Un numero destinato a crescere con l'aumento programmato delle attività. La pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia afferma Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi SpA Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica sostenibile punta da tempo sull'utilizzo di unità di carico e modalità di carico della nave che unite allo sviluppo di percorsi intermodali offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata. Con questa logica abbiamo investito sia sull'aumento dei collegamenti con il Sud dell'isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza, per continuare a crescere insieme al territorio in cui operiamo. Il Gruppo Grendi fornisce a tutti gli operatori sulla Sardegna un servizio marittimo organizzato sulla base delle esigenze dei trasportatori e della merce, sia in termini di orari che di flessibilità operativa. Il 2020 ha dato un riscontro positivo alle scelte del gruppo con un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17%. Per Grendi, alle condizioni attuali, i viaggi diretti nel Nord della Sardegna e provenienti dal Continente sono il 20% dei trasporti totali. Puntiamo a far crescere questi volumi: con la nuova linea che arriva ad Olbia il carico di merci arriva più vicino alla destinazione finale e limita quindi il trasporto su gomma, con indubbi vantaggi sul traffico interno all'isola. Sulla base dei nostri calcoli, la nuova linea permette di risparmiare, solo per il traffico Grendi, ben 500.000 km all'anno per lo spostamento delle merci tra Nord e Sud dell'isola. Risparmiare questi chilometri vuol dire ridurre significativamente i costi di externalità legati al traffico, all'incidentalità ed ovviamente alle emissioni di gas clima alteranti con un risparmio stimato di 500 tonnellate all'anno di CO2 equivalente. Un piccolo contributo alla sostenibilità della Sardegna che ci impegniamo a far crescere nel tempo commenta Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828.



Ansa

Livorno

Porti: 'effetti Darsena Europa Livorno su Calambrone'

Secondo primi risultati studio commissionato Comune Pisa

(ANSA) - PISA, 30 MAR - La realizzazione della Darsena Europa del **porto** di **Livorno** determinerà un impatto nel tratto di costa compreso nei primi due km a nord della foce dello Scolmatore, al confine con la provincia di Pisa, in particolare su Calambrone. Le opere previste dal progetto potrebbero produrre "una rotazione della linea di riva dovuta al progressivo accrescimento dell'arenile nell'area immediatamente adiacente alla foce dello Scolmatore, e al suo arretramento invece" nei primi due km a nord della foce stessa. Sono le conclusioni della prima parte dello studio meteomarinario e idraulico commissionato dal Comune di Pisa alla società Dhi di Genova, per valutare gli effetti che la realizzazione del grande terminal del **porto** livornese potrebbe avere sul litorale pisano nel medio/lungo periodo. Con lo studio, si spiega, sono stati in particolare valutati gli effetti del moto ondoso, del trasporto solido e delle correnti sul litorale pisano, tenendo conto dell'influenza sulla costa delle Secche della Meloria e analizzando due diversi scenari: quello attuale e quello successivo alla realizzazione della Darsena Europa. "E' la prima volta - sottolinea il sindaco di Pisa, Michele Conti - che viene realizzato uno studio indipendente sugli effetti della Darsena Europa sulla nostra costa. Dall'analisi emergono alcune criticità soprattutto per l'area di Calambrone e per questo vigileremo sulla realizzazione del progetto e chiediamo di essere coinvolti attraverso un confronto continuo con Regione e Comune di **Livorno**. Quello dell'erosione costiera è peraltro un tema che riguarda tutta la costa toscana e su cui è già stato attivato un tavolo regionale". Il Comune pisano finanzia anche la seconda parte dello studio i cui risultati conclusivi, questo l'obiettivo dell'amministrazione, "serviranno a mettere sul tavolo anche la necessità di prevedere opere compensative per il litorale pisano". (ANSA).



Il Tirreno

Livorno

economia del mare

Test ok per le navi più grandi In porto con pescaggio record

La portacontainer francese al terminal Tdt. Mignogna: buona notizia per tutti «Ogni dieci centimetri in più aumenta di mille tonnellate il potenziale carico»

livorno. Prove tecniche per un **porto** un po' meno angusto di adesso: prima che entri in funzione la Darsena Europa a risolvere le strozzature fisico-geografiche che limitano l'accessibilità delle nostre banchine. Se in ottobre era stato il terminal Lorenzini ad annunciare l'intenzione di fare un test per l'ingresso di una portacontainer da 11mila teu (ma prima bisognava completare la resecazione di una sporgenza e compiere i dragaggi connessi), adesso è il terminal Tdt il "palcoscenico" della sperimentazione per far entrare in **porto** navi che abbiano un pescaggio al di sopra degli 11 metri e mezzo. È l'Authority guidata da Luciano Guerrieri a segnalare l'arrivo della portacontainer Alexandra, operata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm, che ha fatto ingresso in Darsena Toscana «con un pescaggio di 11,70 metri».

Da Palazzo Rosciano, sede del governo del **porto**, si parla di «una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie»: se le sperimentazioni di manovra avranno riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio «potrebbero essere innalzati a meno 12 metri».

È Marco Mignogna, direttore generale del terminal Tdt, a ricordare che «nel 2019 siamo stati a Marsiglia per la simulazione con cui sono state verificate le condizioni relative al pescaggio». Lo fa spiegando che «ogni dieci centimetri di pescaggio in più valgono mille, forse 1.500, tonnellate di carico in più: aumentare il carico che può essere sbarcato a Livorno vuol dire aumentare la potenzialità di traffico». È una buona notizia per tutta la comunità portuale, dice il manager: «Anche perché stiamo parlando del servizio Med-Caribe in tandem con Marfret, altra compagnia transalpina, che sulla rotta fra il Mediterraneo Occidentale e i Caraibi, trasporta frutta Del Monte destinata al Reefer terminal. È una filiera logistica livornese nel segno di una sinergia integrata».

Per l'Authority il test, coronato da esito positivo, va visto «nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici» e in accordo appunto con Palazzo Rosciano per «estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza». Lo scopo lo indica il presidente Luciano Guerrieri: in attesa della Darsena Europa, l'iniziativa «coordinata dalla Capitaneria di **Porto** e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione», consente di puntare a «nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il **porto** più concorrenziale e sicuro».

Il direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora, segnala che la richiesta di deroga alla normativa è stata «ricevuta solo pochi giorni fa» e, in nome del «consuetudinario spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti» tra Palazzo Rosciano e autorità marittima, quest'ultima si è «immediatamente attivata» arrivando a «valutare positivamente i presupposti di una sperimentazione per navi con tali caratteristiche». E aggiunge: «Ottenuto il parere favorevole dei Piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, si è espressa favorevolmente per l'avvio di una nuova sperimentazione». Lo ripete raccomandando che tali richieste siano «inoltrate alla Capitaneria il prima possibile, affinché si possano valutare, con altrettanta tempestività, tutti quegli aspetti rientranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione propria del Corpo delle Capitanerie». Poi, ringraziati i servizi tecnico nautici del



porto («ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità»), le prove «devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».



Il Tirreno

Livorno

--M.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

SALVINI HA BENEDETTO LA MAXI-DARSENA

Così il Comune di Pisa punta a ottenere le compensazioni

MAURO ZUCCHELLI

livorno. Pisa dà battaglia sulla Darsena Europa, e non potrebbe essere altrimenti: è l' elettorato del litorale a far diventare sindaco il leghista Michele Conti e il mondo balneare teme l' impatto che l' espansione del **porto** di **Livorno** può avere. Ma c' è un "ma": il leader del Carroccio Matteo Salvini neanche un mese fa in visita al **porto** di **Livorno** ha fatto della Darsena Europa l' emblema della grande opera pubblica da sbloccare a tutti i costi, "auto-invitando" a Palazzo Rosciano per offrire l' impegno di ministri e sottosegretari leghisti (a cominciare da Vanna Gavia all' ambiente).

Ovvio che i margini di manovra per il sindaco leghista pisano si siano ristretti parecchio, benché il centrodestra livornese lo difenda a spada tratta perché tutela gli interessi dei suoi cittadini. Ecco che in questi giorni la giunta pisana mette sul tavolo lo studio relativo agli effetti sulla costa: curiosamente definito indipendente nonostante sia commissionato da un soggetto che la propria posizione l' ha espressa in tutte le salse. È indipendente tutt' al più quanto gli studi commissionati dall' Authority a varie realtà tecnico-scientifiche pubbliche secondo quel che prevede l' iter del progetto dal punto di vista ambientale.

Ma allora a cosa serve? Potrebbe essere utile pensare a utilizzare i sedimenti dragati dalla maxi-Darsena come ripascimento sommerso a difesa del litorale pisano. Più probabilmente, si tratta di lamentare un danno e rivendicare compensazioni. L' aveva fatto già la giunta pisana di sinistra al tempo dell' offshore Olt: per compensazione ha ottenuto un canale da cinque milioni di euro.

Il problema è che a nord e a sud dello Scolmatore ci sono due modelli di sviluppo basato l' uno sul parco e le spiagge mentre l' altro sul **porto** e il petrolchimico: ma finora **Livorno** e Pisa hanno badato solo a darsi sberle e gomitate. Sacrosante la foce armata dello Scolmatore per evitare che Pisa finisca sott' acqua per una alluvione, non è escluso però che proprio il maggior flusso in uscita abbia causato i problemi della cozza inquinata che hanno frenato l' iter della deperimetrazione delle aree della futura maxi-Darsena: lo Scolmatore non è acqua di fonte, e nell' alluvione del 2017 chissà dov' è finita se non lì la melma uscita dal petrolchimico allagato per giorni.

Già adesso l' allucinante mix di "porte vinciane" e ponti levatoi sopra il canale fra Scolmatore e Darsena Toscana può isolare, se aperti, il "cuore" del **porto** da qualsiasi ambulanza o mezzo d' emergenza. Impossibile che con la futura maxi-Darsena possa rimanere qualcosa del genere che ostacola l' andirivieni dei treni dalle banchine. La soluzione c' è e sta in un progetto di riassetto sul quale lavora l' Authority da tempo: l' arretramento del ponte del Calambrone all' altezza di Toscopetrol così che la cantieristica pisana possa far uscire in mare dalla foce dello Scolmatore i propri yacht. Certo, finché ci si balocca con l' idea di creare una Port Authority in una città come Pisa che non ha **porto**...

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

commissionato dal sindaco leghista

Lo studio: due km di erosione sulla spiaggia del Calambrone

FRANCESCO LOI

PISA. Per due chilometri, lungo la spiaggia di Calambrone, la Darsena Europa farà sicuramente sentire i suoi effetti. A questa conclusione è arrivato lo studio meteomarinario e idraulico commissionato dal Comune di Pisa a Dhi srl di Genova. L'obiettivo dell'indagine è capire quali conseguenze avrà sul litorale pisano nel medio/lungo periodo l'ampliamento del porto di Livorno, che corrisponde al progetto Darsena Europa.

«Le criticità sono su una parte di Calambrone, questi risultati non sono certo un via libera», dice il sindaco pisano Michele Conti, che ha presentato lo studio insieme all'assessore all'ambiente Filippo Bedini e al responsabile dell'Ufficio ambiente comunale, Marco Redini. «La Darsena Europa è un'opera imponente che impatterà anche sul nostro litorale - aggiunge -. Per questo vigileremo sulla realizzazione del progetto e chiediamo di essere coinvolti attraverso un confronto continuo con la Regione e con il Comune di Livorno».

Non nega «la preoccupazione» l'assessore Bedini: «È la prima volta che viene realizzato uno studio indipendente sugli effetti della Darsena Europa sulla nostra costa. L'opera andrà ad incidere in misura sensibile su Calambrone e sono emerse anche criticità relative soprattutto al ripascimento. Questo è uno strumento scientifico che potremo portare al tavolo del confronto, dove auspichiamo di essere chiamati».

Lo studio, finanziato dall'amministrazione pisana con un investimento di circa 30mila euro, ha previsto l'applicazione di modelli numerici di ultima generazione ad elevata risoluzione spaziale.

In particolare sono stati valutati gli effetti del moto ondoso, del trasporto solido e delle correnti sul litorale pisano, tenendo conto dell'influenza delle Secche della Meloria e analizzando due diversi scenari: quello attuale e quello successivo alla realizzazione della Darsena Europa.

«La ricerca - si legge - evidenzia che la realizzazione della Darsena Europa determina una riduzione significativa delle onde provenienti da sud-ovest limitatamente ai punti che si trovano più prossimi alla foce dello Scolmatore». Ciò comporta differenze nei volumi dei sedimenti: se allo stato attuale il trasporto risulta diretto verso nord dalla foce dello Scolmatore, con la Darsena Europa una parte (3.500 metri cubi all'anno) sarebbe diretta debolmente verso sud. L'effetto è uno "scalino", come già, ad esempio, alla foce dell'Arno.

Riguardo all'impatto sulle correnti, con la Darsena Europa «nei primi due km a nord dello Scolmatore - spiega lo studio - la corrente litoranea è più debole o del tutto assente rispetto allo stato attuale».

Procedendo ancora verso nord, la corrente invece si sviluppa pienamente come ora». La conseguenza sarebbe quella di «un progressivo arretramento» della linea di riva. Il Comune ha già previsto in bilancio altri 40mila euro per realizzare la seconda parte dello studio.

---© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

quotidianamente vivono gli amministratori locali della nostra regione. Sto lavorando ad una norma che consenta la distribuzione di quote più consistenti dei ristori alle regioni a più alta vocazione turistica che, più delle altre, hanno risentito delle perdite dovute alle chiusure e al calo del turismo internazionale. Un calo che si aggira intorno a 27 miliardi di mancati introiti a livello nazionale. La sinergia tra i territori e il governo dovrà essere il punto di forza di questo esecutivo ed io, nel mio ruolo di sottosegretario per i Rapporti con il Parlamento, voglio stabilire questo collegamento diretto tra cittadini e governo».

Progetto Darsena Europa I pisani tornano all' attacco

Secondo uno studio l' opera potrebbe aumentare l' erosione a Calambrone La replica del sindaco Salvetti: «Il percorso è tracciato, andiamo avanti»

LIVORNO Torna incandescente il clima tra Livorno e Pisa sulla questione della Darsena Europa, la mega piattaforma progettata per il **porto** di Livorno con l' obiettivo di svilupparne i traffici. E stupisce gli osservatori perché secondo le esternazioni fatte da Matteo Salvini (leader della Lega a cui fa capo il primo cittadino di Pisa Michele Conti), fatte in una sua recente visita a Livorno per il varo di una nave della compagnia Grimaldi, «la Darsena Europa deve essere fatta perché è un' opera strategica per il **porto** di Livorno». Questo progetto però però continua a suscitare le perplessità dei cugini pisani. Infatti la realizzazione della Darsena Europa, stando allo studio meteomarinario e idraulico commissionato dal Comune di Pisa alla società Dhi di Genova per valutarne gli effetti sul litorale pisano nel medio e lungo periodo, determinerebbe un impatto nel tratto di costa compreso nei primi due chilometri a nord della foce dello Scolmatore, al confine con la provincia di Pisa, in particolare su Calambrone. Le opere previste dal progetto potrebbero produrre «una rotazione della linea di riva dovuta al progressivo accrescimento dell' arenile nell' area immediatamente adiacente alla foce dello Scolmatore, e al suo arretramento». Con lo studio, si spiega, sono stati valutati gli effetti del moto ondoso, del trasporto solido e delle correnti sul litorale pisano, tenendo conto dell' influenza sulla costa delle Secche della Meloria e analizzando sui diversi scenari: quello attuale e quello successivo alla realizzazione della Darsena Europa. «È la prima volta - sottolinea il sindaco di Pisa, Michele Conti - che viene realizzato uno studio indipendente sugli effetti della Darsena Europa sulla nostra costa.

Dall' analisi emergono alcune criticità soprattutto per l' area di Calambrone e per questo vigileremo sulla realizzazione del progetto e chiediamo di essere coinvolti attraverso un confronto continuo con Regione e Comune di Livorno. Quello dell' erosione costiera è peraltro un tema che riguarda tutta la costa toscana». Sempre il sindaco di Pisa precisa: «Le criticità ci sono e non vanno sottovalutate .

Siamo sempre stati al fianco dei cittadini e dei balneari che hanno posto il problema in più sedi.

Questo studio sugli effetti erosivi della Darsena Europa rappresenta un processo innovativo rispetto al passato. E testimonia un' attenzione alla costa che è e sempre sarà massima. Ricordo, infatti, che sono partiti proprio nei giorni scorsi gli interventi di ripascimento degli arenili nel tratto di costa al confine tra Marina di Pisa e Tirrenia». Il Comune di Pisa inoltre finanzia anche la seconda parte dello studio i cui risultati conclusivi «serviranno a mettere sul tavolo - conclude Conti - anche la necessità di prevedere opere compensative per il litorale pisano».

Il sindaco di Livorno Salvetti replica prontamente all' iniziativa del sindaco di Pisa. «Il percorso della realizzativa della Darsena Europa è tracciato. All' interno di quel percorso c' è anche la valutazione di impatto ambientale e gli eventuali interventi che serviranno per mitigare tutte questioni e le problematiche che possono sorgere. Per quella strada andiamo avanti con le valutazioni degli esperti su tuo ciò che riguarda il progetto. Il percorso è tracciato».

M.D.



Livorno, sperimentazioni in porto per portare il pescaggio a -12,00 metri

Livorno: al via le sperimentazioni per aumentare i limiti di pescaggio consentiti.

Con l'arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra sono iniziate le sperimentazioni per consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,50 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM, e impiegata nel servizio Med-Caribe - che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi - è entrata con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra conclusasi positivamente si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l'Autorità di Sistema, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. «Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti» ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. «L'iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro». Soddisfatto della riuscita dell'iniziativa il Direttore Marittimo della Toscana, Gaetano Angora: «Ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accosto della nave in deroga all'ordinanza vigente, la Capitaneria di Porto - nel consueto spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti tra l'Autorità di sistema portuale e l'Autorità marittima - si è immediatamente attivata convocando una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito alla stessa Autorità marittima di valutare positivamente i presupposti di una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei Piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, si è espressa favorevolmente per l'avvio di una nuova sperimentazione raccomandando nell'occasione la necessità che le informazioni o le richieste come quella in questione siano inoltrate alla Capitaneria il prima possibile, affinché si possano valutare, con altrettanta tempestività, tutti quegli aspetti rientranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione propria del Corpo delle Capitanerie». Il comandante Angora ha voluto esprimere un particolare ringraziamento ai servizi tecnico nautici del porto di Livorno «che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».



Livorno sperimenta aumento limiti pescaggio

Con l'arrivo di Alexandra si crede di consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore a 11,5 metri.

Vezi Benetti

LIVORNO Livorno sperimenta aumento limiti di pescaggio con l'arrivo della portacontainer Alexandra. Si crede di consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm impiegata nel servizio Med-Caribe che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi è entrata con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra conclusasi positivamente si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l' Autorità di Sistema, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. «Nelle more della realizzazione della darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti» ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri. «L'iniziativa, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro». Soddisfatto della riuscita dell'iniziativa il direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora: «Ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accosto della nave in deroga all'ordinanza vigente, la Capitaneria di Porto -nel consueto spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e l'Autorità marittima- si è immediatamente attivata convocando una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito alla stessa Autorità marittima di valutare positivamente i presupposti di una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, si è espressa favorevolmente per l'avvio di una nuova sperimentazione raccomandando nell'occasione la necessità che le informazioni o le richieste come quella in questione siano inoltrate alla Capitaneria il prima possibile, affinché si possano valutare, con altrettanta tempestività, tutti quegli aspetti rientranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione propria del Corpo delle Capitanerie». Il comandante Angora ha voluto esprimere un particolare ringraziamento ai servizi tecnico nautici del porto di Livorno «che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».



Livorno: al via le sperimentazioni per aumentare il pescaggio

GAM EDITORI

30 marzo 2021 - Con l'arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra sono iniziate ieri le sperimentazioni per consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM, e impiegata nel servizio Med-Caribe - che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi - è entrata con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra di ieri - conclusasi positivamente - si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'**Autorità** marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l'**Autorità** di **Sistema**, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. «Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti» ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. «L'iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traghettare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro».



Ship Mag

Livorno

Livorno: pescaggio superiore a 11,5 metri, test riuscito con la nave Alexandra

Livorno Con l'arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra sono iniziate ieri le sperimentazioni per consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM, e impiegata nel servizio che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi, è entrata nello scalo toscano con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità spiegano alla Ansa dall'Autorità di sistema livornese che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra di ieri, che si è conclusa positivamente, si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l'Autorità di Sistema, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. Nelle more della realizzazione della Darsena Europa ha detto il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti. L'iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traghettare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro



LE INFRASTRUTTURE

Eliantonio: «Lungomare Nord si stanno accumulando ritardi»

«Il Lungomare Nord è in gravissimo ritardo rispetto alla tabella di marcia e all'Accordo di programma sottoscritto dal Comune» ha detto il capogruppo Fdi Angelo Eliantonio durante un'interrogazione all'assessore al Porto Ida Simonella. «Il ministero dell'Ambiente a fine gennaio ha richiesto al Comune documentazione per la procedura di Via, ma l'amministrazione ha preso ulteriore tempo. Il 24 febbraio l'**Autorità Portuale** ha chiesto altri 6 mesi di tempo per nuovi studi. A sancire quindi l'ulteriore perdita di tempo prezioso è il ministero della Transazione ecologica ad inizio mese quando concede la richiesta di sospensione del procedimento di 180 giorni».



Marche: Regione dà ok a protocollo per rilanciare intermodalità. Sarà proposto ad AerDorica, interporto Ancona, AdSP - Ferpress

(FERPRESS) Ancona, 30 MAR Un salto di qualità del trasporto intermodale marchigiano per un servizio merci e passeggeri competitivo economicamente e sostenibile nel lungo periodo. E' questo l'obiettivo del protocollo di intesa approvato dalla Giunta regionale questa mattina, da proporre al confronto con AerDorica spa, Interporto Marche spa e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, e anche con i Comuni di Ancona, Jesi e Falconara Marittima. La proposta di accordo è un punto di partenza importante per favorire le sinergie e lo sviluppo intermodale della nostra regione e delle nostre infrastrutture, fondamentali per la competitività delle Marche spiega il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli -. Ci concentriamo su alcuni degli asset fondamentali della logistica regionale: Porto, Aeroporto e Interporto. Incrementare la connessione veloce, sostenibile e integrata dei tre scali rappresenta infatti un punto di forza decisivo per il rilancio del sistema logistico e intermodale regionale, che è la finalità diretta dell'Intesa. Non meno importanti gli altri obiettivi: aumentare la competitività del territorio regionale e delle imprese, incrementare l'occupazione e migliorare l'ambiente. Nel protocollo sono previste azioni di intervento funzionali allo sviluppo dell'intermodalità e dell'integrazione tra Porto, Aeroporto e Interporto, con priorità di attuazione definite congiuntamente. Le azioni riguardano lo sviluppo anche dell'accessibilità alle tre infrastrutture Porto, Aeroporto e Interporto. Quale strumento è previsto anche un gruppo di lavoro per l'attuazione operativa del protocollo.



«Il porto sia riferimento per il Lazio» In consiglio mozione sullo sviluppo

LA PROPOSTA La crescita del porto commerciale e della logistica come volano per sviluppo e occupazione. Da questa base partono i consiglieri comunali del Pd e l'indipendente Carlo Tarantino per cercare condivisione con altri colleghi di opposizione e maggioranza e andare a perorare tutti insieme ai ministeri competenti la causa dello scalo. «Siamo uno dei porti più importanti d'Italia, al centro del Mediterraneo, eppure si ragiona ancora poco di come lo scalo potrebbe espandere le sue potenzialità commerciali attraverso lo sviluppo della logistica.

Il polo logistico deve essere sviluppato dicono Marina De Angelis d'Ossat, Marco Di Gennaro, Marco Piendibene, Patrizio Scilipoti e Carlo Tarantino - in modo complementare a quello crocieristico. La condizione fondamentale per il lancio della piastra logistica è diventare più competitivi nella filiera dei container e riuscire almeno a soddisfare le esigenze della nostra regione. Il ruolo di riferimento per l'Italia centrale potrebbe essere ribadito dal rilancio del consorzio Civiter dando seguito all'intesa già sottoscritta da Civitavecchia, Viterbo, Rieti, Terni. In questo senso, ci impegneremo a trovare una sintesi tra le forze politiche e sociali sulla programmazione di un piano di sviluppo che tenga nella dovuta considerazione le linee guida dei documenti che già in passato hanno tracciato un percorso che purtroppo tarda a realizzarsi». Ad esempio il Protocollo firmato nel 2013 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che indicava una serie di priorità per il rilancio dello scalo come il completamento della Civitavecchia-Orte. «Proporremo con una mozione che in tempi brevi proseguono i consiglieri dem che ieri hanno incontrato il presidente dell'Adsp Pino Musolino - l'amministrazione chieda un incontro con i rappresentanti del Ministero competente e con i vertici della Regione perché si facciano carico degli impegni sottoscritti».

Mozione che potrebbe trovare consensi bi-partisan. «Valuteremo la mozione del Pd - dice la capogruppo del M5S Daniela Lucernoni - le anticipazioni hanno aspetti condivisibili per lo sviluppo del porto e della città. Siamo disponibili a fare il possibile per ottenere il massimo sviluppo del nostro territorio purché sia compatibile con la situazione ambientale già compromessa della città». Sulla stessa lunghezza d'onda anche il deputato Alessandro Battilocchio. «Per aumentare la capacità commerciale del porto si deve puntare sulle infrastrutture e attrarre investimenti. Al compimento celere della trasversale per Orte vanno affiancati non solo progetti di sviluppo dell'hub portuale come Darsena energetica grandi masse e bacino di carenaggio, ma anche azioni come l'abbattimento dei tempi per le procedure doganali e il miglioramento dei servizi portuali, temi sui quali Musolino è al lavoro. Inoltre nei prossimi mesi abbiamo l'opportunità di rientrare tra i porti Core e l'attivazione della Zona logistica semplificata».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Yep med, nasce la Comunità logistica dei porti del Lazio: siglato il MoU

CIVITAVECCHIA - Piena condivisione da parte della neonata Comunità logistica **portuale** di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (Plc) del Memorandum of Understanding (MoU), che fa capo al progetto europeo denominato Yep Med, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell' **Autorità portuale**. Sono circa 20, al momento, gli operatori ed enti che hanno aderito al MoU, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull'operato dell'ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica **portuale** e la logistica di distribuzione. Soddisfatto il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino per la condivisione unanime degli stakeholder per un percorso, della stessa durata del progetto Yep Med (finanziato dal programma Eni Cbc Med), che sarà sicuramente rinnovato: 'Ho già avuto modo di sottolineare - spiega - quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all'interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c'è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest'oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del network dei porti laziali'. Per Musolino insieme alla Comunità logistica **portuale** sarà possibile "costruire una strategia **portuale** globale in relazione allo sviluppo e alla formazione delle risorse umane che dovranno essere in linea con le variabili di mercato. Per raggiungere questi obiettivi - continua il numero uno di Molo Vespucci - lavoreremo a stretto contatto con istituti di formazione specializzati al fine di sviluppare programmi di formazione appropriati e stabiliremo partenariati nazionali e transnazionali con membri di altre comunità portuali per lo scambio di conoscenze e migliori pratiche. Attraverso la creazione di futura forza lavoro qualificata riusciremo a migliorare l'efficienza e la competitività della Plc'. La Plc, composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell' **Autorità portuale**. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri, un elenco delle attività di formazione a cui i firmatari del Mou collaboreranno e un elenco di tutoraggi da attivare.



Convegno per promuovere il corridoio diagonale Civitavecchia-Orte-Ancona. Domani alle 18

(FERPRESS) - Roma, 30 MAR - Si svolgerà domani 31 marzo alle ore 18:00 il Convegno per promuovere il corridoio diagonale Civitavecchia-Orte-Ancona, attraverso la riapertura della ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte. Il seminario vedrà la partecipazione di Giuseppe De Rita, Presidente del Censis, Anna Donati, Coordinatrice di Amodo, Stefano Maggi Professore e storico delle ferrovie italiane, Michele Pompeo Meta Presidente di Trenitalia e **Pino Musolino** Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno. Seguiranno interventi del mondo politico nonché dei membri tecnici del Comitato organizzatore, tutti volti a stimolare una riflessione della Regione Lazio e del Governo sulla riapertura di questa infrastruttura. La ferrovia, a 100 anni dalla convenzione originaria, è stata chiusa 60 anni fa ed oggi potrebbe nuovamente diventare strategica sia per un servizio turistico che merci, anche a vantaggio di una connessione del centro Italia da Civitavecchia verso Orte (futura stazione AV) fino al porto adriatico di Ancona. La locandina, con le informazioni per accedere, è disponibile al seguente link: [CONVEGNO 31 marzo 2021 ore 18,00 Corridoio ferroviario trasversale CIVITAVECCHIA - ORTE - ANCONA occasione di rilancio dell' Italia centrale.](#)



The screenshot shows the FerPress website. The main article is titled "Convegno per promuovere il corridoio diagonale Civitavecchia-Orte-Ancona. Domani alle 18". The article text is partially visible, mentioning the participation of Giuseppe De Rita, Anna Donati, Stefano Maggi, Michele Pompeo Meta, and Pino Musolino. The sidebar on the right contains several news items, including "LA PRIMAVERA DI FERPRESS", "LA MANUTENZIONE PREDITTIVA", and "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERPRESS - TERAPIE LOCALI E TENDENZE".

YEP MED: nasce la comunità logistica dei porti laziali. Siglato memorandum per sviluppo professionalità

(FERPRESS) Civitavecchia, 30 MAR Piena condivisione da parte della neonata Comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (PLC) del Memorandum of Understanding (MoU), che fa capo al progetto europeo denominato YEP MED, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell'**Autorità** Portuale. Sono circa 20, al momento, gli operatori ed enti che hanno aderito al MoU, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull'operato dell'ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica portuale e la logistica di distribuzione. Soddisfatto il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino per la condivisione unanime degli stakeholder per un percorso, della stessa durata del progetto YEP MED (finanziato dal programma ENI CBC Med), che sarà sicuramente rinnovato: Ho già avuto modo di sottolineare spiega Musolino quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla

formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all'interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c'è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest'oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del network dei porti laziali. Insieme alla Comunità logistica portuale che si è appena costituita, riusciremo a costruire una strategia portuale globale in relazione allo sviluppo e alla formazione delle risorse umane che dovranno essere in linea con le variabili di mercato. Per raggiungere questi obiettivi lavoreremo a stretto contatto con istituti di formazione specializzati al fine di sviluppare programmi di formazione appropriati e stabiliremo partenariati nazionali e transnazionali con membri di altre comunità portuali per lo scambio di conoscenze e migliori pratiche. Attraverso la creazione di futura forza lavoro qualificata riusciremo a migliorare l'efficienza e la competitività della PLC. La PLC, composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell'**Autorità** Portuale. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri, un elenco delle attività di formazione a cui i firmatari del MoU collaboreranno e un elenco di tutoraggi da attivare.



Yep Med: nasce la comunità logistica dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Siglato il memorandum per lo sviluppo delle professionalità logistico-portuali. Musolino: "Orgoglioso della importante partecipazione del cluster portuale".

Comunicato Stampa

Civitavecchia - Piena condivisione da parte della neonata Comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (Plc) del Memorandum of Understanding (MoU), che fa capo al progetto europeo denominato Yep Med, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell'Autorità Portuale. Sono circa 20, al momento, gli operatori ed enti che hanno aderito al MoU, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull'operato dell'ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica portuale e la logistica di distribuzione. Soddisfatto il Presidente dell' **AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** **Pino Musolino** per la condivisione unanime degli stakeholder per un percorso, della stessa durata del progetto Yep Med (finanziato dal programma ENI CBC Med), che sarà sicuramente rinnovato: 'Ho già avuto modo di sottolineare - spiega **Musolino** - quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all'interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c'è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest'oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del network dei porti laziali. Insieme alla Comunità logistica portuale che si è appena costituita, riusciremo a costruire una strategia portuale globale in relazione allo sviluppo e alla formazione delle risorse umane che dovranno essere in linea con le variabili di mercato. Per raggiungere questi obiettivi lavoreremo a stretto contatto con istituti di formazione specializzati al fine di sviluppare programmi di formazione appropriati e stabiliremo partenariati nazionali e transnazionali con membri di altre comunità portuali per lo scambio di conoscenze e migliori pratiche. Attraverso la creazione di futura forza lavoro qualificata riusciremo a migliorare l'efficienza e la competitività della Plc'. La Plc, composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell'Autorità Portuale. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri, un elenco delle attività di formazione a cui i firmatari del MoU collaboreranno e un elenco di tutoraggi da attivare. Il Faro online - Clicca qui per leggere tutte le notizie di Civitavecchia [Clicca qui](#) per iscriverti al canale Telegram, solo notizie di Civitavecchia.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti laziali, nasce la comunità logistica Yep Med

Il progetto coinvolge gli operatori degli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Siglato il memorandum per lo sviluppo delle professionalità logistico-portuali nel Lazio. La neonata comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (PLC) si è costituita intorno al Memorandum of Understanding (MoU), che fa capo al progetto europeo denominato Yep Med, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell'Autorità Portuale. Sono circa 20, al momento, gli operatori ed enti che hanno aderito al MoU, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull'operato dell'ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica portuale e la logistica di distribuzione. Il presidente dell' **AdSP del Mar Tirreno Centro**

Settentrionale Pino Musolino sottolinea la condivisione unanime degli stakeholder per un percorso, della stessa durata del progetto YEP MED (finanziato dal programma ENI CBC Med), che sarà sicuramente rinnovato:

"Ho già avuto modo di precisare - spiega **Musolino** - quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all'interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c'è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest'oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del network dei porti laziali. Insieme alla Comunità logistica portuale che si è appena costituita, riusciremo a costruire una strategia portuale globale in relazione allo sviluppo e alla formazione delle risorse umane che dovranno essere in linea con le variabili di mercato. Per raggiungere questi obiettivi - aggiunge **Musolino** - lavoreremo a stretto contatto con istituti di formazione specializzati al fine di sviluppare programmi di formazione appropriati e stabiliremo partenariati nazionali e transnazionali con membri di altre comunità portuali per lo scambio di conoscenze e migliori pratiche. Attraverso la creazione di futura forza lavoro qualificata riusciremo a migliorare l'efficienza e la competitività della PLC". La PLC, composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell'Autorità portuale. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri, un elenco delle attività di formazione a cui i firmatari del MoU collaboreranno e un elenco di tutoraggi da attivare.



YEP MED: siglato il memorandum per lo sviluppo delle professionalità logistico-portuali dei porti laziali

Musolino: "Orgoglioso della importante partecipazione del cluster portuale" Civitavecchia, 30 marzo - Piena condivisione da parte della neonata Comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (PLC) del Memorandum of Understanding (MoU), che fa capo al progetto europeo denominato YEP MED, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell' Autorità Portuale. Sono circa 20, al momento, gli operatori ed enti che hanno aderito al MoU, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull' operato dell' ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica portuale e la logistica di distribuzione. Soddisfatto il Presidente dell' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino** per la condivisione unanime degli stakeholder per un percorso, della stessa durata del progetto YEP MED (finanziato dal programma ENI CBC Med), che sarà sicuramente rinnovato: "Ho già avuto modo di sottolineare - spiega

Musolino - quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all' interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c' è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest' oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del network dei porti laziali. Insieme alla Comunità logistica portuale che si è appena costituita, riusciremo a costruire una strategia portuale globale in relazione allo sviluppo e alla formazione delle risorse umane che dovranno essere in linea con le variabili di mercato. Per raggiungere questi obiettivi lavoreremo a stretto contatto con istituti di formazione specializzati al fine di sviluppare programmi di formazione appropriati e stabiliremo partenariati nazionali e transnazionali con membri di altre comunità portuali per lo scambio di conoscenze e migliori pratiche. Attraverso la creazione di futura forza lavoro qualificata riusciremo a migliorare l' efficienza e la competitività della PLC". La PLC, composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell' Autorità Portuale. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri, un elenco delle attività di formazione a cui i firmatari del MoU collaboreranno e un elenco di tutoraggi da attivare.



Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nasce la Comunità logistica dei porti laziali: prime adesioni da parte di 20 enti e operatori

Civitavecchia Piena condivisione da parte della neonata Comunità logistica portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (PLC) del Memorandum of Understanding (MoU), che fa capo al progetto europeo denominato YEP MED, che imposterà la piattaforma per la gestione della cooperazione tra le parti firmatarie con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo e alla crescita economica del settore della logistica e dei trasporti nel bacino di utenza della rete dell'Autorità Portuale. A renderlo noto è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, sottolineando che sono circa 20, al momento, gli operatori ed enti che hanno aderito al MoU, testimoniando la fiducia sia sul progetto che sull'operato dell'ente. Le principali aree di formazione sono il commercio estero, lo sviluppo sostenibile, la spedizione merci, il trasporto intermodale, la logistica portuale e la logistica di distribuzione. Soddisfatto il presidente dell'AdSP Pino Musolino per la condivisione unanime degli stakeholder per un percorso, della stessa durata del progetto YEP MED (finanziato dal programma ENI CBC Med), che sarà sicuramente rinnovato: Ho già avuto modo di sottolineare quanto sia importante, soprattutto in questo momento storico, puntare sulla formazione specifica del capitale umano, principalmente giovani e donne, per accrescere le competenze di ogni singolo operatore investito all'interno del porto. E per far sì che ciò possa accedere c'è assoluto bisogno di rafforzare la cooperazione tra soggetti che, su base volontaria, come è avvenuto quest'oggi, siano disponibili a costruire una strategia comune per contribuire, attraverso lo sviluppo delle professionalità, alla competitività del network dei porti laziali. La PLC, composta da operatori portuali, associazioni e istituzioni, terrà incontri periodici, coordinati dai rappresentanti dell'Autorità Portuale. Ci sarà un programma generale che includerà un calendario annuale di incontri, un elenco delle attività di formazione a cui i firmatari del MoU collaboreranno e un elenco di tutoraggi da attivare.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Porto di Napoli, Adsp sospende deposito LNG

Napoli. Dopo la revoca del bando per l'espansione della Darsena di Levante, il nuovo terminal container del porto di Napoli in costruzione dal 1994, prossimamente l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, guidata da Andrea Annunziata, revocherà anche quella per il deposito di gas naturale liquefatto. Lo annuncia il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto. «In questi mesi abbiamo lavorato molto per trovare una soluzione a quella che sarebbe stata una pietra tombale su un litorale dalle potenzialità finora inesprese e che ha sempre e solo subito sotto il profilo ambientale», scrive Presutto su Facebook, riferendosi al litorale di San Giovanni, al limite di Levante del porto di Napoli, un lungo mare che diventa il cosiddetto miglio d'oro. «L'interlocuzione avuta con il presidente Annunziata continua - chiude un percorso iniziato con una interrogazione parlamentare che ho presentato lo scorso anno e apre ora la strada a un nuovo processo di riconversione ecologica dell'area che resta una delle più inquinate della città». I motivi di entrambi i blocchi sono stati ricondotti alla necessità di confronto e coinvolgimento tra la cittadinanza locale, la Regione e il Comune di Napoli. A metà febbraio il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha annullato tramite un provvedimento la delibera firmata a gennaio dal suo predecessore, Pietro Spirito, che indicava una gara per un ulteriore allargamento del futuro terminal container di nuova generazione già in costruzione. «Bisogna che si consultino sui destini di quell'area i rappresentanti della Regione, del Comune, per parti sociali, i cittadini che vivono in un territorio difficile», ha spiegato Annunziata. «Forse per fare in fretta - continua - quel confronto finora non c'è stato. Ecco il motivo della revoca del bando. Ripartiremo entro un paio di mesi con le idee più chiare dopo aver ascoltato tutte le componenti in gioco». La gara valeva circa 5,5 milioni di euro.



CONSIGLIO ALIS: MODERNIZZAZIONE, SEMPLIFICAZIONE ED INNOVAZIONE NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA INTERMODALE AL CENTRO DEL PNRR E DELLE INIZIATIVE ASSOCIATIVE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA E

Guido Grimaldi: 'Le nostre priorità condivise anche dagli autorevoli interventi del Presidente **AdSP** Mar Tirreno Centrale Andrea Annunziata e dal Presidente Unione Interporti Riuniti Matteo Gasparato' 'Ancora una volta, il nostro Consiglio direttivo ha rappresentato un importante momento di condivisione e di scambio di idee e proposte per il settore del trasporto e della logistica, favorito dal dialogo diretto tra pubblico e privato che ALIS da sempre promuove e che oggi è stato autorevolmente rappresentato dai nostri ospiti, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Andrea Annunziata e il Presidente di UIR-Unione Interporti Riuniti Matteo Gasparato, i quali hanno evidenziato il grande bisogno di una rete infrastrutturale moderna, sostenibile ed efficiente nonché di un sistema amministrativo semplificato e sempre più digitalizzato'. Il Presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta così i lavori del Consiglio direttivo, tenutosi in modalità videoconferenza. 'In virtù della rappresentatività della nostra associazione, che cresce sempre più grazie alle nuove importanti adesioni, abbiamo una grande responsabilità: proseguire il nostro impegno concreto nella sostenibilità ambientale, sociale ed economica - aggiunge il Presidente di ALIS - e, parallelamente, far comprendere sempre più alle Istituzioni quanto sia importante e strategico il ruolo del settore valorizzando le nostre eccellenze imprenditoriali attraverso politiche fiscali ed occupazionali mirate, atteso che il trasporto e la logistica rappresentano il volano per la crescita e lo sviluppo dell'intero Paese'. 'Mai come oggi c'è bisogno di una ripartenza forte del Sistema Paese, specialmente in considerazione dell'attuale scenario macro-economico, caratterizzato ancora dall'emergenza Covid-19, che, come evidenziato in questi giorni dall'ISTAT, ha prodotto un calo del PIL dell'Eurozona dello 0,4% nel primo trimestre 2021 e, ancor più allarmante, una contrazione nel 2020 del PIL in Italia pari all'8,9%. Proprio per questo ALIS, supportata da tutto il cluster continua la propria attività di rappresentanza nel mercato del lavoro e guarda con fiducia al Piano vaccinale presentato dal Commissario Figliuolo. Alis è profondamente convinta che sia opportuno fornire al tessuto economico e sociale segnali veri di ripresa e di normalità e, compatibilmente con le restrizioni in vigore e in totale aderenza e rispetto dei protocolli di sicurezza, organizzerà tre eventi nazionali nei prossimi tre mesi: a Roma il 25 maggio, a Sorrento (NA) dal 10 al 12 giugno e a Manduria (TA) il 27 luglio. L'obiettivo è quello di promuovere dialoghi e confronti concreti sui temi della transizione ecologica e digitale che rappresentano i pilastri del programma governativo nonché dei progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza'. 'Gli interventi dei Coordinatori delle Commissioni tecniche di ALIS hanno dimostrato ancora una volta le priorità programmatiche sulle quali intendiamo investire con le nostre istanze: la modernizzazione dei mezzi e dei beni strumentali impiegati nelle operazioni di trasporto, l'innovazione della catena logistica e la semplificazione nelle procedure amministrative, l'istituzione di nuove ZES ed il coordinamento e semplificazione dei controlli doganali, l'implementazione di misure che favoriscano l'utilizzo dell'intermodalità, lo sviluppo del Mezzogiorno per ridurre non solo le distanze geografiche ma anche quelle economiche e sociali tra Nord e Sud, la previsione di nuovi modelli organizzativi aziendali e nuove figure professionali qualificate e al passo con i mutamenti del settore, rappresentano solo alcuni dei temi sui quali oggi ci siamo confrontati. Possiamo dire con piacere ed orgoglio che le nostre proposte



in materia di rifinanziamento strutturale delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, di incentivazione per le aziende di autotrasporto volti al rinnovo dell'intero parco circolante dei mezzi pesanti, così come per le compagnie ferroviarie di ammodernamento dei carri merci circolanti, di accelerazione nella realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti e



Informatore Navale

Napoli

dei Corridoi TEN-T e di una rapida attuazione delle ZES e delle ZLS attraverso un'ampia sburocratizzazione, oltre all'adozione del CMR elettronico, sono state recepite con parere favorevole dalla Commissione Trasporti della Camera e dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato e rappresentano importanti e straordinari obiettivi raggiunti dall'associazione'.

Consiglio ALIS: semplificazione ed innovazione nel settore trasporto e logistica intermodale al centro del PNRR

Guido Grimaldi: "Le nostre priorità condivise anche dagli autorevoli interventi del Presidente AdSP **Mar Tirreno Centrale** **Andrea Annunziata** e dal Presidente Unione Interporti Riuniti Matteo Gasparato" Roma, 30 marzo 2021 - "Ancora una volta, il nostro Consiglio direttivo ha rappresentato un importante momento di condivisione e di scambio di idee e proposte per il settore del trasporto e della logistica, favorito dal dialogo diretto tra pubblico e privato che ALIS da sempre promuove e che oggi è stato autorevolmente rappresentato dai nostri ospiti, il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** **Andrea Annunziata** e il Presidente di UIR-Unione Interporti Riuniti Matteo Gasparato, i quali hanno evidenziato il grande bisogno di una rete infrastrutturale moderna, sostenibile ed efficiente nonché di un **sistema** amministrativo semplificato e sempre più digitalizzato". Il Presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta così i lavori del Consiglio direttivo, tenutosi in modalità videoconferenza. "In virtù della rappresentatività della nostra associazione, che cresce sempre più grazie alle nuove importanti adesioni, abbiamo una grande responsabilità: proseguire il nostro impegno concreto nella sostenibilità ambientale, sociale ed economica - aggiunge il Presidente di ALIS - e, parallelamente, far comprendere sempre più alle Istituzioni quanto sia importante e strategico il ruolo del settore valorizzando le nostre eccellenze imprenditoriali attraverso politiche fiscali ed occupazionali mirate, atteso che il trasporto e la logistica rappresentano il volano per la crescita e lo sviluppo dell' intero Paese". "Mai come oggi c'è bisogno di una ripartenza forte del **Sistema** Paese, specialmente in considerazione dell' attuale scenario macro-economico, caratterizzato ancora dall' emergenza Covid-19, che, come evidenziato in questi giorni dall' ISTAT, ha prodotto un calo del PIL dell' Eurozona dello 0,4% nel primo trimestre 2021 e, ancor più allarmante, una contrazione nel 2020 del PIL in Italia pari all' 8,9%. Proprio per questo ALIS, supportata da tutto il cluster continua la propria attività di rappresentanza nel mercato del lavoro e guarda con fiducia al Piano vaccinale presentato dal Commissario Figliuolo. Alis è profondamente convinta che sia opportuno fornire al tessuto economico e sociale segnali veri di ripresa e di normalità e, compatibilmente con le restrizioni in vigore e in totale aderenza e rispetto dei protocolli di sicurezza, organizzerà tre eventi nazionali nei prossimi tre mesi: a Roma il 25 maggio, a Sorrento (NA) dal 10 al 12 giugno e a Manduria (TA) il 27 luglio. L' obiettivo è quello di promuovere dialoghi e confronti concreti sui temi della transizione ecologica e digitale che rappresentano i pilastri del programma governativo nonché dei progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza".

"Gli interventi dei Coordinatori delle Commissioni tecniche di ALIS hanno dimostrato ancora una volta le priorità programmatiche sulle quali intendiamo investire con le nostre istanze: la modernizzazione dei mezzi e dei porti, la semplificazione delle procedure amministrative, la digitalizzazione dei processi, la creazione di nuove ZES ed il coordinamento e semplificazione dei controlli doganali, l' implementazione di misure che favoriscano l' utilizzo dell' intermodalità, lo sviluppo del Mezzogiorno per ridurre non solo le distanze geografiche ma anche quelle economiche e sociali tra Nord e Sud, la previsione di nuovi modelli organizzativi aziendali e nuove figure professionali qualificate e al passo con i mutamenti del settore, rappresentano solo alcuni dei temi sui quali oggi ci siamo confrontati. Possiamo dire con piacere ed orgoglio che le nostre proposte in materia di rifinanziamento strutturale delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, di incentivazione per le



aziende di autotrasporto volti al rinnovo dell' intero parco circolante dei mezzi pesanti, così come per le compagnie ferroviarie di ammodernamento dei carri



Sea Reporter

Napoli

merci circolanti, di accelerazione nella realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti e dei Corridoi TEN-T e di una rapida attuazione delle ZES e delle ZLS attraverso un' ampia sburocratizzazione, oltre all' adozione del CMR elettronico, sono state recepite con parere favorevole dalla Commissione Trasporti della Camera e dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato e rappresentano importanti e straordinari obiettivi raggiunti dall' associazione".

Porto di Napoli, vaccinazioni: disagi alla Stazione Marittima

Napoli, 30 marzo 2021 - "Abbiamo segnalato al Direttore della Asl **Napoli** le lamentele per le lunghe fila per fare le vaccinazioni alla Stazione Marittima. Alcune persone anziane sono rimaste in fila secondo quello che raccontano per ore. Per fortuna erano previste decine di carrozzelle tramite la Protezione Civile. Il caldo di queste ore ha reso più difficile il tutto. Il Direttore ci ha assicurato che sta intervenendo per ridurre i disagi e migliorare l'organizzazione" dichiara il consigliere regionale di Europa Verde Francesco Emilio Borrelli che ha ricevuto diverse proteste dalle persone presenti. <https://www.facebook.com/francescoemilio.borrelli/videos/504217627413072>.



Barletta: Progetto Themis, domani un meeting su risultati e prospettive per il turismo dal mare

A un anno e mezzo dalla presentazione del progetto Themis, nell'ambito del Programma Interreg Grecia - Italia 2014 - 2020, finalizzato a sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori per svilupparne le attività e il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente e rafforzare le connessioni con i porti principali, domani si terrà il meeting "Progetto Themis: i risultati e le prospettive di sviluppo di un porto e del suo territorio". L'evento avrà inizio alle ore 10 e si svolgerà in videoconferenza. Chi volesse seguirlo potrà farlo tramite la homepage del portale istituzionale del comune di Barletta, <https://www.comune.barletta.bt.it>, dove sarà trasmesso in streaming. Dopo i saluti istituzionali del vice sindaco Gennaro Cefola e del presidente della Provincia Bat Bernardo Lodispoto, i lavori saranno introdotti dal responsabile unico del progetto per il comune di Barletta, Savino Filannino, dirigente della Polizia locale. Seguirà l'intervento del Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi; del responsabile unico del progetto Themis, Simona De Santis. Le conclusioni sono affidate

all'assessore comunale al Turismo Oronzo Cilli. Nell'ambito di tale progetto, presso il porto di Barletta, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha fatto realizzare un hub per l'accoglienza dei turisti che giungeranno su questo territorio, un punto di approdo presso il quale il crocierista verrà accolto e informato sull'offerta turistica del territorio. Progetto Themis, domani un meeting su risultati e prospettive per il turismo dal mare Barletta, martedì 30 marzo 2021 - A un anno e mezzo dalla presentazione del progetto Themis, nell'ambito del Programma Interreg Grecia - Italia 2014 - 2020, finalizzato a sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori per svilupparne le attività e il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente e rafforzare le connessioni con i porti principali, domani si terrà il meeting "Progetto Themis: i risultati e le prospettive di sviluppo di un porto e del suo territorio". L'evento avrà inizio alle ore 10 e si svolgerà in videoconferenza. Chi volesse seguirlo potrà farlo tramite la homepage del portale istituzionale del comune di Barletta, <https://www.comune.barletta.bt.it>, dove sarà trasmesso in streaming. Dopo i saluti istituzionali del vice sindaco Gennaro Cefola e del presidente della Provincia Bat Bernardo Lodispoto, i lavori saranno introdotti dal responsabile unico del progetto per il comune di Barletta, Savino Filannino, dirigente della Polizia locale. Seguirà l'intervento del Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi; del responsabile unico del progetto Themis, Simona De Santis. Le conclusioni sono affidate all'assessore comunale al Turismo Oronzo Cilli. Nell'ambito di tale progetto, presso il porto di Barletta, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha fatto realizzare un hub per l'accoglienza dei turisti che giungeranno su questo territorio, un punto di approdo presso il quale il crocierista verrà accolto e informato sull'offerta turistica del territorio. COMUNICATO STAMPA - Responsabilità editoriale ANCI Puglia Press Release Responsabilità editoriale: ANCI Puglia ANCI Puglia Barletta: Progetto Themis, domani un meeting su risultati e prospettive per il turismo dal mare ANCI Puglia Foggia: Ecco il progetto "Foggia in bici" ANCI Puglia Unione Comuni Terra di Leuca: Anche Miggiano e Montesano entrano nell'ente locale aggregato ANCI Puglia Bitonto: Da 1 aprile parco urbano di via Togliatti, chiuso a pubblico come altri parchi cittadini ANCI Puglia Alberobello: Passione Vivente, la 44ma edizione sarà in streaming ANCI Puglia Tutti i





Progetto Themis a Barletta, domani un meeting su risultati e prospettive per il turismo dal mare

30/03/2021 A un anno e mezzo dalla presentazione del progetto Themis, nell'ambito del Programma Interreg Grecia Italia 2014 2020, finalizzato a sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori per svilupparne le attività e il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente e rafforzare le connessioni con i porti principali, domani si terrà il meeting Progetto Themis: i risultati e le prospettive di sviluppo di un porto e del suo territorio. L'evento avrà inizio alle ore 10 e si svolgerà in videoconferenza. Chi volesse seguirlo potrà farlo tramite la homepage del portale istituzionale del comune di Barletta, <https://www.comune.barletta.bt.it>, dove sarà trasmesso in streaming. Dopo i saluti istituzionali del vice sindaco Gennaro Cefola e del presidente della Provincia Bat Bernardo Lodispoto, i lavori saranno introdotti dal responsabile unico del progetto per il comune di Barletta, Savino Filannino, dirigente della Polizia locale. Seguirà l'intervento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi; del responsabile unico del progetto Themis, Simona De Santis. Le conclusioni sono affidate all'assessore comunale al Turismo Oronzo Cilli. Nell'ambito di tale progetto, presso il porto di Barletta, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha fatto realizzare un hub per l'accoglienza dei turisti che giungeranno su questo territorio, un punto di approdo presso il quale il crocerista verrà accolto e informato sull'offerta turistica del territorio.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.



Progetto Themis a Barletta, domani un meeting su risultati e pros

30/03/2021

A un anno e mezzo dalla presentazione del progetto Themis, nell'ambito d Interreg Grecia - Italia 2014 - 2020, finalizzato a sostenere lo sviluppo e le porti minori per svilupparne le attività e il traffico marittimo, in particolare verso territori ancora poco sfruttati turisticamente e rafforzare le connessi principali, domani si terrà il meeting "Progetto Themis: i risultati e le pros: sviluppo di un porto e del suo territorio". L'evento avrà inizio alle ore 10 e si svolgerà in videoconferenza. Chi voles: potrà farlo tramite la homepage del portale istituzionale del comune di Ba <https://www.comune.barletta.bt.it> dove sarà trasmesso in streaming. Dopo i saluti istituzionali del vice sindaco Gennaro Cefola e del presidente Bat Bernardo Lodispoto, i lavori saranno introdotti dal responsabile unico c il comune di Barletta, Savino Filannino, dirigente della Polizia locale. Segui del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridio del progetto Themis, Simona De Santis. Le conclusioni sono affidate all'asi Nell'ambito di tale progetto, presso il porto di Barletta, l'Autorità di Sistem fatto realizzare un hub per l'accoglienza dei turisti che giungeranno su qu quale il crocerista verrà accolto e informato sull'offerta turistica del territ

Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale
Direttore Responsabile - Nicotè Morisco
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.9338521072

Terminal passeggeri, caso chiuso «Sentenza non in discussione»

Il gip Valerio Fracassi ha respinto la richiesta di revoca avanzata dal pm Raffaele Casto Sullo sfondo i presunti abusi: già definitivo il proscioglimento dei quattro imputati

Roberta GRASSI Il proscioglimento dei quattro imputati dall' accusa di lottizzazione abusiva per la realizzazione, al porto di Brindisi, del terminal passeggeri Le Vele non può essere messo in discussione. Rimarrà tale, con la motivazione «perché il fatto non sussiste»: lo ha deciso il gip di Brindisi, Valerio Fracassi, che ha dichiarato inammissibile la richiesta di revoca della decisione (sentenza del 2016 ormai passata in giudicato) formulata dal pm Raffaele Casto che sta indagando sulla ripresa dei lavori per l' edificazione della struttura per l' accoglienza dei viaggiatori.

L' istanza del pm nasceva da una diversa valutazione fatta, più di recente, riguardo a un contrasto interpretativo sorto fra le previsioni del piano regolatore **portuale** e quelle contenute invece nello strumento urbanistico comunale. La questione è stata oggetto di approfondita valutazione da parte del Consiglio di Stato oltre che di una consulenza tecnica che aveva convinto tanto l' allora sostituto procuratore che sosteneva l' accusa, quanto il Tribunale, che non vi fosse alcun reato da perseguire e che non fosse neppure necessario un approfondimento dibattimentale.

Il pm Casto, che più di recente ha avviato diverse inchieste su presunti abusi edilizi nelle opere progettate dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale (una delle quali giunta all' udienza preliminare e tutte riguardanti anche il presidente, Ugo Patroni Griffi) aveva invece insistito perché la vecchia vicenda fosse riaperta e la sua conclusione modificata in un rinvio a giudizio.

Netta la risposta del giudice: «Non può consentirsi di rimettere in discussione la precedente valutazione esposta in sentenza ha scritto il gip Fracassi solo perché c' è una diversa opinione sugli elementi già valutati, ma è necessario che siano acquisiti nuovi elementi». «Il pubblico ministero ha proseguito contraddicendo le conclusioni del rappresentante dell' accusa nel processo, ritorna sul punto con una critica analitica dei singoli passaggi motivazionali, spesso con aggettivazioni alquanto eccentriche, per ribadire che il piano regolatore **portuale** aveva valenza anche di pianificazione urbanistica, che sul punto prevedeva una diversa destinazione e che pertanto era stata alterata la destinazione. Nella sua analisi ha aggiunto il pubblico ministero giunge anche a censurare la lettura dell' addebito fatta dal primo giudice e comunque, vi sovrappone, ancora una volta, l' ipotesi accusatoria basata principalmente sulla annotazione di polizia giudiziaria e la consulenza tecnica dalla parte civile, elementi non solo presenti e dunque non nuovi, ma lungamente analizzati dal giudice».

E poi: «Si tratta in sostanza di una impugnazione tardiva della sentenza e non certo di una richiesta di revoca». Quindi le conclusioni: «Il pm precisa il gip - chiede una inammissibile rivalutazione della sentenza adottata, per altro, sulla base delle conformi conclusioni del rappresentante dell' ufficio di Procura che non ha ritenuto di impugnare la sentenza. Ciascuno può rimanere, ovviamente, della propria opinione. Ma chi svolge una funzione di accertamento della verità non può che attenersi alle regole che ne governano la ricerca nel nostro **sistema** penale. La conformità degli strumenti urbanistici è stabilita dal giudice amministrativo.

L' esistenza del reato da quello penale». E «non resta che prenderne atto».



Prosegue, intanto, la nuova inchiesta nei confronti del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, del suo predecessore, il commissario dell' authority Mario Valente, ufficiale della Capitaneria di porto, e di altre quattro persone, il



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

dirigente dell' **Autorità portuale** di Brindisi, Francesco Di Leverano, il direttore dei lavori Cristian Casilli, e gli imprenditori Devis Rizzo e Francesco Caroli. Le accuse contestate a vario titolo sono esecuzione di interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia in assenza di accertamento di conformità, in assenza di autorizzazione e lottizzazione abusiva in concorso. Per la ripresa dei lavori del terminal, che risale a quattro anni fa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Terminal Le Vele, lottizzazione abusiva: confermato il proscioglimento

BRINDISI - Nessuna lottizzazione abusiva riguardo al progetto per la costruzione del terminal passeggeri "Le Vele", a Punta delle Terrare, nell' area **portuale** di Costa Morena Ovest. Il gup del tribunale di Brindisi, Valerio Fracassi, ha confermato la decisione già presa dal gup dello stesso tribunale il 23 febbraio 2016. Con sentenza emessa nella giornata odierna (martedì 30 marzo), il giudice per l' udienza preliminare ha infatti dichiarato inammissibile la richiesta della revoca della sentenza di non luogo a procedere, perché il fatto non sussiste, pronunciata cinque anni fa nei confronti di cinque imputati, fra cui l' ex presidente dell' **Autorità portuale**, Giuseppe Giurgola. Agli imputati fu contestato di aver realizzato una lottizzazione abusiva nonché opere in assenza dei prescritti titoli abilitativi dal punto di vista urbanistico ed ambientale. In particolare la contrarietà agli strumenti urbanistici, sulla base delle tesi sostenute dall' accusa, sarebbe consistita in un progetto di riqualificazione delle strutture di Costa Morena che avrebbe impresso una diversa destinazione urbanistica all' area in quanto si prevedevano opere per il traffico passeggeri mentre gli strumenti urbanistici prescrivevano una destinazione commerciale/industriale limitata al solo traffico merci. Al presidente dell' Authority fu inoltre contestato il reato di falsa attestazione nella richiesta di autorizzazione paesaggistica che la destinazione dell' area era "ricettivo/turistica" in luogo di quella industriale/commerciale (destinata cioè ad accogliere solo il traffico merci) prevista dal Piano Regolatore **Portuale**. Le imputazioni coinvolgevano inoltre altri imputati che optarono per il giudizio abbreviato concluso con analogo esito, con sentenza emessa sempre il 23 febbraio 2016. Le indagini, condotte dalla Guardia di finanza, scaturirono da un esposto presentato da un privato. I lavori per la realizzazione della stazione marittima non sono mai partiti. La richiesta di revoca della sentenza di non luogo a procedere fu presentata dal pm il 22 maggio 2020, con successiva integrazione depositata il 5 giugno 2020. In contraddittorio, gli avvocati difensori dei quattro imputati (nel frattempo il quinto era deceduto) hanno sostenuto l' inammissibilità della richiesta di revoca sotto vari profili: la mancanza del carattere di novità degli elementi prospettati dal Pm e l' inaccettabilità della sostanziale contestazione della decisione adottata nella sentenza oggetto di revoca; l' insussistenza dei presupposti per il rinvio a giudizio considerata l' intervenuta prescrizione; la cessazione della carica rivestita da alcune delle persone coinvolte. Con il pronunciamento odierno, il gup Fracassi ha dichiarato inammissibile l' istanza del pm, rimarcando come manchi "il carattere di novità delle prove" e non vi siano comunque "i presupposti per il rinvio a giudizio". "Ma la ragione principale - scrive il gup - è che il pm chiede una inammissibile rivalutazione della decisione precedente, adottata, peraltro, su conformi conclusioni dell' ufficio del Pm che non ha per questo impugnato la sentenza". "Ciascuno può rimanere, ovviamente - scrive il gup - della propria opinione. Ma chi svolge una funzione di accertamento della verità non può che attenersi alle regole che ne governano la ricerca nel nostro sistema penale. La conformità agli strumenti urbanistici è stabilita dal Giudice Amministrativo. L' esistenza del reato da quello penale. E di fronte ad una decisione non impugnata peraltro confermata, dal punto di vista della questione urbanistica, dall' **Autorità** deputata alla decisione delle questioni, non resta che prenderne atto. Il nostro sistema processuale prevede, infatti la revisione della sentenza di condanna e non di quella di assoluzione o proscioglimento".



Il Nautilus

Brindisi

'Brindisi, porto core' - Webinar 7.4.2021 - Hrs 17.00

Redazione

Introduce Dott.ssa Maria De Luca, Presidente International Propeller Club Port Of Brindisi Saluti Dott. Michele Emiliano, presidente della Regione Puglia Ing. Riccardo Rossi, Sindaco di Brindisi C.V. (CP) Fabrizio Coke, comandante della Capitaneria di porto di Brindisi Modera Dott. Umberto Masucci, Presidente nazionale International Propeller Club Interventi Prof. Ugo Patroni Griffi, Presidente Adspmam bilancio sullo stato dell'arte del porto di Brindisi Dott. Alessandro Panaro, responsabile servizio maritime & energy SRM dati del porto, quale strategia e quali traffici futuri Tavola Rotonda Tutti per Brindisi / Proiezione video Brindisi d'Amare Avv. Fabiano Amati Presidente commissione bilancio e programmazione Regione Puglia Programmazione e finanziamento delle opere regionali strategiche Sen. Dott. Dario Stefano Presidente Commissione Politiche Unione Europea i porti Core nelle Reti Ten-T On.le Dott. Mauro D'Attis Membro Commissione Bilancio Camera dei Deputati transizione ecologica un'occasione per Brindisi porto Core Sen. Avv. Gelsomina Silvia Vono, vicepresidente commissione 8^a Senato Lavori pubblici e comunicazioni revisione Codice degli Appalti On.le

Dott. Edoardo Rixi, componente commissione trasporti e responsabile per la Lega delle infrastrutture grandi opere e semplificazioni: il modello Genova per Brindisi? On.le Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni proposta modifica Lg.84/94 On.le Avv. Anna Macina, Sottosegretario di Stato per la Giustizia la riforma della giustizia per favorire lo sviluppo Saluti e ringraziamenti finali da parte del Prof. Ugo Patroni Griffi, Presidente AdspMamL'incontro si svolgerà su piattaforma SKIPIN con la regia e l'assistenza di Open Labit Srl PORTO DI BRINDISI Breve analisi dello scenario Per capire l'attuale situazione del porto di Brindisi è indispensabile evidenziare alcuni aspetti storici. Innanzitutto, leggendo la storia della città sin dai tempi dei Romani, si evince inequivocabilmente come il porto, nel corso dei secoli, sia stato e sia il volano economico, finanziario e culturale della città. Ogni qualvolta il nostro porto è stato oggetto di fiorenti traffici navali, la città ha vissuto un periodo di vero e proprio boom economico. Al contrario, con un porto in crisi e quasi completamente scervo da traffici marittimi, Brindisi ha vissuto veri e propri periodi di down turn economico. Tre esempi sono assolutamente significativi per comprendere la reale situazione strutturale del nostro porto: intorno al 1870, dopo l'apertura del canale di Suez, la compagnia P&O (Peninsular and Oriental) iniziò un collegamento marittimo per passeggeri e merci fra Brindisi e Calcutta, meglio noto come la Valigia delle Indie. Dopo circa 20 anni di notevoli traffici e di enormi benefici economici per la città (aumento della popolazione da 14000 a più di 36000 abitanti), la P&O richiese investimenti per l'aumento dei fondali nel porto e nuovi e più lunghi moli di ormeggio per poter continuare i traffici con le Indie. L'allora governo centrale rifiutò di operare tali investimenti e la compagnia inglese decise quindi di trasferirsi a Marsiglia utilizzando il porto francese come hub di partenza dei traffici destinati a oriente. Nei primi anni del secolo scorso con l'aumento della tensione fra l'alleanza Franco-Inglese e l'Impero Asburgico e, quindi, l'approssimarsi della prima guerra mondiale, il ministero della difesa italiano esperì il tentativo di ampliamento del porto di Brindisi al fine di realizzare il più grande arsenale navale dell'Italia **meridionale**. Tuttavia, resistenze locali e motivi geopolitici dirozzarono gli investimenti verso il porto di Taranto (sic!). A partire dal 1960 e sino alla fine degli anni novanta, il nostro porto è stato indiscutibilmente il



principale scalo italiano per i collegamenti da/per la Grecia. Durante i mesi estivi attraccavano a Brindisi fino a 26 navi traghetti al giorno. Su base annua, invece, il porto registrava numeri da capogiro (fino ad un milione duecentomila passeggeri imbarcati e sbarcati e oltre centomila mezzi pesanti movimentati) che generavano enormi ricadute economiche per



Il Nautilus

Brindisi

l'intera città. Con l'avvento del gigantismo navale, tuttavia, il porto ha gradualmente perduto questi traffici: le banchine dello scalo non erano in grado di ospitare le moderne navi ro-ro/ro-pax e così, in assenza di adeguati investimenti infrastrutturali, le grandi compagnie di navigazione hanno deciso di lasciare Brindisi, andando a investire nei porti di Ancona e Bari. È facile notare come, ogni qual volta Brindisi e il suo porto hanno avuto necessità di investimenti infrastrutturali per poter conservare e attrarre ulteriori traffici marittimi, essi siano incredibilmente mancati.

SITUAZIONE ATTUALE Veniamo quindi ai giorni nostri e all'attuale situazione. Per tradizione Brindisi è porto industriale, quindi riceve combustibili (carbone) per la centrale Enel e derivati liquidi dal petrolio per l'impianto petrolchimico Versalis. Persiste tuttora un traffico Ro-ro e Ro-ro/pax per la Grecia e l'Albania nonché verso la Sicilia e l'Emilia Romagna (c.d. linee di cabotaggio Ravenna Brindisi Catania). Il traffico industriale è garantito attraverso approdi preferenziali mentre le linee traghetti e crocieristiche (limitate a pochi approdi all'anno) continuano a soffrire di una atavica mancanza di ormeggi e terminal adeguati.

SVILUPPO NEL MEDIO TERMINE Gli investimenti infrastrutturali sono vitali per la conservazione e l'incremento dei traffici marittimi. Nel breve e medio termine, Brindisi ha urgente bisogno di realizzare tutte quelle opere che possano consentire la conservazione dei traffici attuali e lo sviluppo degli stessi. Senza questi investimenti, in sostanza, il porto di Brindisi rischia di perdere definitivamente ogni possibilità di competere nello scenario marittimo nazionale e internazionale. I progetti prioritari riguardano, in ordine, la realizzazione di una vasca di colmata, la costruzione dei c.d. accosti di Sant'Apollinare e, infine, la RI funzionalizzazione delle aree portuali non più al servizio dei traffici energetici. Anzitutto, la realizzazione della vasca di colmata è necessaria perché si possano completare i dragaggi nel porto medio e, infine, si possa procedere con la costruzione dei nuovi accosti di Sant'Apollinare.

Brindisi, difatti, ha un disperato bisogno di fondali più profondi (per la movimentazione di navi commerciali di ultima generazione) e di nuove banchine (c.d. accosti di Sant'Apollinare), vicine al centro cittadino, per lo sviluppo dei traffici passeggeri. Con la costruzione dei nuovi accosti a Sant'Apollinare, tra l'altro, si completerebbe un processo di riqualificazione che, associato alla costruzione del c.d. Terminal Le Vele e al recupero dell'ex Capannone Montecatini, consentirebbe a Brindisi di recuperare fette importantissime di traffico passeggeri, veicolare e crocieristico. Vi è poi la grande sfida della RI funzionalizzazione delle aree portuali non più al servizio dei traffici energetici. Nel corso dei prossimi cinque anni, il processo nazionale e internazionale di decarbonizzazione nel mercato energetico condurrà alla dismissione di enormi aree portuali. Brindisi ha una grande quantità e molte di esse, tra l'altro, possono essere adeguate per l'accoglimento di nuovi traffici. La maggior parte di queste aree sono nell'area di Costa Morena Est dove, peraltro, è prevista la realizzazione di nuove iniziative economico/industriali (ci si riferisce alla istituzione di una zona economica speciale e alla costruzione del c.d. deposito Edison per la movimentazione del GNL) in grado di stimolare ulteriori traffici commerciali. Dunque, il processo di decarbonizzazione può dirsi cruciale per lo sviluppo della città perché può condurre, in un breve lasso di tempo, al recupero di banchine mediantemente infrastrutturate e dotate di un eccezionale retroporto. Vi è necessità, pertanto, che tutti gli attori istituzionali e industriali agiscano congiuntamente e tempestivamente perché la città sappia cogliere questa importantissima opportunità.

SVILUPPO A LUNGO TERMINE Nel lungo termine la grande scommessa di Brindisi sarà l'infrastrutturazione dell'area di Capobianco situata nel porto esterno. Si tratta di una enorme colmata, sorta originariamente per ospitare un impianto di rigassificazione (c.d. impianto British Gas), che è stata poi acquisita negli ultimi anni dall'Autorità di Sistema del **Mare Adriatico Meridionale (ADSP MAM)**. Solo due mesi fa, Capobianco è stata scelta dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per ospitare una zona franca doganale interclusa (c.d. ZFD): la colmata, in sostanza, diverrà un vero e proprio punto franco ma, per fare ciò, sarà necessario riqualificare l'intera area, realizzando i dragaggi e completando le banchine e le infrastrutture terrestri.

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: a gonfie Vele

Salvatore Carruezzo

Brindisi -Appena un mese addietro, avevamo notato il vento contrario, prodiero, su 'Le Vele' del porto di Brindisi. E come accade che in una zona di 'bassa pressione' il vento ruoti e si mette a bonaccia, così è stato per Brindisi. Le sentenze dei giudici vanno sempre rispettate. Nel caso del terminal passeggeri 'le Vele', previsto e mai realizzato, nell' area di Costa Morena del porto di Brindisi, ne aveva ricevute più di una. Per il Tribunale di Brindisi, la prima sentenza è di assoluzione; la seconda è passata in giudicato, mentre per quella del Consiglio di Stato (organo di giustizia amministrativa) il terminal in oggetto non appartiene alla fattispecie del reato di lottizzazione. In ultimo, la Procura di Brindisi richiedeva ulteriori accertamenti per presunto abuso edilizio a carico del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, prof. **Ugo Patroni Griffi** (all' epoca dei fatti non era insediato in questa carica). Ora finalmente si chiude il capitolo. Il Gip, Valerio Fracassi, ha respinto il ricorso della Procura di Brindisi, con cui si chiedeva di revocare la sentenza di 'non luogo a procedere' del 2016; il Gip ha confermato la sentenza precedente con motivazioni forti e decise. Non vi è stato reato di lottizzazione abusiva per la costruzione - mai realizzata - del terminal 'Le Vele'. 'La destinazione d' uso urbanistica delle banchine di Costa Morena è rimasta immutata dalla data di approvazione del Piano Regolatore Portuale di Brindisi, risalente all' anno 1975, ed è pertanto commerciale/industriale'. 'Ma la singolarità della vicenda sta nel fatto che, successivamente, è intervenuta una sentenza del Consiglio di Stato che ha riformato la sentenza depositata dal PM accogliendo viceversa la tesi dell' Autorità portuale e sancendo una volta per tutte, in modo definitivo, la correttezza dell' opinione giuridica del giudice nella sentenza impugnata quanto alla natura del Piano Regolatore Portuale ed alla destinazione di zona'. 'Le funzioni di accertamento della verità - si legge nelle conclusioni del Gip - devono attenersi alle regole che governano la ricerca nel nostro sistema penale.' E nell' ultimo passaggio si sottolinea che 'Il nostro sistema processuale prevede, infatti la revisione della sentenza di condanna e non di quella di assoluzione o proscioglimento. P.q.m. - dichiara inammissibile la richiesta di revoca della sentenza emessa dal GUP presso questo Tribunale.'



Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi, porto core. Il convegno del Propeller Club

Il 7 aprile, alle 17, un webinar nazionale con la Regione Puglia, gli amministratori portuali e diversi esponenti del governo

Brindisi, porto core, è il titolo del convegno organizzato dall' International Propeller Club del porto pugliese (che da poco ha nominato il nuovo presidente). Si terrà il 7 aprile, alle ore 17, in diretta streaming sulla piattaforma Skipin. Si parlerà del ruolo del porto di Brindisi, sia dal punto di vista storico che economico (si pensi, per esempio, alla centralità dei traffici provenienti dal canale di Suez). Delle infrastrutture centrali, come quelle legate al petrolchimico, e di quelle da fare, come la realizzazione di una vasca di colmata per il completamento dei dragaggi, degli accosti di Sant' Apollinare e in generale la rifunzionalizzazione di alcune aree portuali che vadano al di là dei fabbisogni energetici. Spazio per le discussioni, sulla colmata di Capobianco e sulla zona franca doganale interclusa, tra le altre cose. Il programma Saluti Michele Emiliano , presidente della Regione Puglia; Riccardo Rossi , sindaco di Brindisi; Fabrizio Coke , comandante della Capitaneria di porto di Brindisi. Interventi **Ugo Patroni Griffi** , Presidente Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale; Alessandro Panaro , responsabile servizio maritime & energy SRM. Tavola rotonda Fabiano Amati

, presidente commissione bilancio e programmazione Regione Puglia; Dario Stefano , presidente Commissione Politiche Unione Europea del Senato; Mauro D' Attis , membro Commissione Bilancio Camera dei Deputati; Gelsomina Silvia Vono , vicepresidente commissione 8^a Senato Lavori pubblici e comunicazioni; Edoardo Rixi , componente commissione trasporti e responsabile per la Lega delle infrastrutture; Raffaella Paita , presidente della Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni; Anna Macina , sottosegretario di Stato per la Giustizia. - credito immagine in alto.



SENTENZA CONSIGLIO DI STATO

Via libera ai lavori del porto di Taranto

Via libera ai lavori per il rilancio del **Porto** di **Taranto**.

La Quinta Sezione del Consiglio di Stato, con sentenza dello scorso 25 marzo, ha confermata la legittimità dell'af fidamento dei lavori per l' al largamento della banchina di levante del **Porto** di **Taranto**.

E' stato respinto il ricorso proposto dalla società Cantieri Costruzioni Cemento di Venezia ed è stata confermata l' aggiudicazione in favore della società di Salerno RCM Costruzioni, difesa in giudizio dall' avvocato Luigi Quinto.

La società ricorrente, esclusa per non aver prodotto nei termini la cauzione provvisoria, aveva contestato l' ope rato della commissione rivendicando il diritto ad aggiudicarsi i lavori, previa riammissione in gara sulla base di una norma sopravvenuta alla pubblicazione del bando.

Il Giudice amministrativo, condividendo le tesi dell' av vocato Quinto, ha respinto i ricorsi, confermando la correttezza dell' operato della stazione appaltante, evidenziando "l' inapplicabilità dello ius superveniens, e cioè del correttivo al codice dei contratti pubblici apportato dalla novella del 2017, alle gare indette prima della sua entrata in vigore".

Possono pertanto proseguire i lavori, la cui ultimazione è fissata entro il 2021, comunque in ritardo rispetto al programma originario che prevedeva il completamento delle opere entro il 2018, più volte slittato a causa dei contenziosi.

Si tratta di lavori di importanza strategica per il rilancio del polo portuale di **Taranto**, di importo di 20 milioni di euro, che prevedono l' allargamento e l' adegua mento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del **Porto** al fine di incrementare le attività connesse sia al traffico passeggeri che a quello commerciale.

[Red.Ta.

]



Consiglio di Stato, ok ai lavori sulla banchina

Per i giudici è legittimo l'affidamento a RCM dell'opera al Molo San Cataldo I sindacati intanto attaccano il governo «Il Recovery trascura il porto di Taranto»

Alessio PIGNATELLI Il via libera è arrivato dal Consiglio di Stato: è stato ritenuto legittimo l'affidamento dei lavori per l'allargamento della banchina di levante del porto di Taranto. Lavori di importanza strategica - importo di 20 milioni di euro - che prevedono l'allargamento e l'adeguamento strutturale della banchina del molo San Cataldo e della calata 1 del Porto al fine di incrementare le attività connesse sia al traffico passeggeri, sia a quello commerciale. È stata confermata l'aggiudicazione in favore della società di Salerno RCM Costruzioni, difesa in giudizio dall'avvocato Luigi Quinto.

La vicenda burocratica è assai contorta. L'ultimo - ma chissà se definitivo - passaggio è stato il respingimento del ricorso proposto dalla società Cantieri Costruzioni Cemento di Venezia: era stata esclusa per non aver prodotto nei termini la cauzione provvisoria ma aveva contestato l'operato della commissione rivendicando il diritto ad aggiudicarsi i lavori. Il giudice amministrativo ha respinto i ricorsi confermando la correttezza dell'operato della stazione appaltante, evidenziando l'inapplicabilità dello ius superveniens, e cioè del correttivo al codice dei contratti pubblici apportato dalla novella del 2017, alle gare indette prima della sua entrata in vigore. Come detto, l'iter ha subito enormi ritardi proprio per questa guerra tra appelli e ricorsi tra aziende.

L'ultimazione dei lavori è fissata entro il 2021. Il cronoprogramma originario, saltato completamente a causa dei numerosi contenziosi e fissato dal bando di gara del 2016, prevedeva il completamento entro il 2018. Tra i vari interventi della macropopera generale, si prevede la rettifica del filo banchina esistente che viene allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo con conseguente allargamento della banchina di levante. Sarà realizzata una banchina su pali con impalcato costituito da una struttura scatolare internamente destinata a parcheggio che accoglierà le auto dei dipendenti della serie di edifici che occupano la porzione centrale del molo che sono adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto, **Autorità di Sistema Portuale** del mar Ionio e uffici) così da lasciare libero il piazzale esistente e renderlo disponibile per lo svolgimento delle attività connesse al traffico passeggeri.

A proposito di portualità, i sindacati si schierano apertamente contro il Piano nazionale di rilancio e resilienza dell'Italia (PNRR) proprio nella parte relativa al comparto e alla logistica. Il documento, di oltre 170 pagine per quanto attiene al settore dei trasporti nel capitolo intitolato Intermodalità e logistica integrata, conta voci di spesa complessive per 3,68 miliardi di euro. Per i porti del Sud l'auspicio è che svolgano un ruolo più rilevante nei traffici intramediterranei, resistendo maggiormente alla concorrenza di quelli del Nord Africa: come debbano farlo non è dato sapere, rilevano Cgil, Cisl, Uil e le relative categorie dei trasporti.

«Nessuna visione e nessun supporto ai porti identificati come aree Zes che per ora rimangono sulla carta delle grandi occasioni, delle grandi scatole vuote di idee e di progettualità oltre che di investitori» scrivono in una nota. Si lasciano sempre più isolati i grandi porti del Sud: riferimento particolare agli scali di Taranto e Gioia Tauro esclusi «dalle grandi direttrici ferroviarie che potrebbero renderli competitor importanti per grosse infrastrutture portuali estere di notevole supporto all'intero **sistema portuale** italiano. La ormai leggendaria cura del ferro nei porti del Sud sembra ancora molto al di là da venire».





Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

della protezione del porto attraverso la realizzazione di due dighe foranee, «c'è molto poco: non c'è il progetto di riconversione e riqualificazione della ex Stazione Torpediniere, come manca l'Ecopark o Distripark che dir si voglia. Il messaggio finale è per Mara Carfagna, ministro per il Sud: «Serve aprire subito un confronto con tutte le componenti del partenariato economico e sociale. Il neo ministro per il Sud è la diretta destinataria delle nostre doglianze. A lei è rivolto il nostro appello che riteniamo debba trovare un immediato, sollecito, accoglimento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

«Ora Gioia Tauro e Augusta in un unico sistema portuale»

ALBERTO GHIARA

Inedita alleanza per i sindaci di Gioia Tauro, Aldo Alessio, e di Augusta, Giuseppe Di Mare, che assieme a altri amministratori locali chiedono al presidente del Consiglio, Mario Draghi, di inserire i porti delle loro città nel Piano nazionale di resistenza e resilienza. L'iniziativa dei due sindaci punta a attirare l'attenzione sui porti dell'Italia meridionale, lamentando uno squilibrio nella distribuzione del Recovery fund a favore dei porti settentrionali, in particolare quelli di Genova e Trieste. I due sindaci prospettano la creazione di un unico **sistema portuale** fra i due scali: «Il **sistema** così realizzato - spiegano - attraverso un processo forte di digitalizzazione che sfoci in un Port community system diverrebbe il primo **sistema portuale** per traffico merci d'Italia». Oltre che per le infrastrutture portuali, si chiedono interventi per il ponte sullo stretto di Messina, l'alta velocità ferroviaria e le tratte autostradali.

per Marina di Carrara un nuovo prpl presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Ligure orientale, Mario Sommariva, ha presentato le linee di indirizzo del nuovo piano regolatore del porto di Marina di Carrara. Il piano prevede la razionalizzazione degli spazi, concentrando le attività commerciali con la realizzazione di una nuova banchina e liberando un molo per le crociere. Aree restano disponibili anche per diporto e cantieristica. Per spegnere le accuse degli ultimi mesi, che lo sviluppo **portuale** potesse danneggiare la costa, il prp riduce le previsioni di ampliamento dello scalo del 4 per cento rispetto al piano vigente del 1981.

Enel e Fincantieri per il cold ironing Enel X e Fincantieri hanno firmato una lettera di intenti per collaborare alla realizzazione e alla gestione di infrastrutture portuali di nuova generazione a basso impatto ambientale e per l'elettrificazione delle attività logistiche a terra. L'accordo, dedicato inizialmente a progetti nazionali, riguarda l'implementazione del cold ironing, ovvero la tecnologia per l'alimentazione elettrica da terra delle navi ormeggiate durante le soste; la gestione e ottimizzazione degli scambi di energia nelle nuove infrastrutture; sistemi di accumulo e di produzione di energia elettrica, anche tramite l'impiego di fonti rinnovabili, e l'applicazione di celle a combustibile. Oltre che nei porti italiani, l'iniziativa sarà proposta in Spagna, Portogallo e Grecia. Austriaci nell'Interporto di Trieste Le ferrovie austriache Öbb (Österreichische Bundesbahnen) rileveranno a giugno una quota fra il 2 e il 3 per cento dell'Interporto di Trieste, come ha anticipato il "Piccolo". Nella compagine dell'Interporto era entrata a dicembre, con una quota del 15 per cento, la società tedesca Duisport. Öbb, attraverso la controllata Rail cargo Austria, gestisce già oggi il 40 per cento del traffico ferroviario del porto di Trieste.

Messina, pontile per Duferco È stato posato l'ultimo palo a mare per il pontile di Giammoro, a Messina. L'opera diventerà operativa il prossimo settembre. Il pontile di Giammoro servirà in particolare il vicino stabilimento Duferco, che si trova a poche centinaia di metri e occupa 180 persone, oltre a altre aziende della vicina area industriale.



L'Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Sindaci alleati per i porti del Sud

Accordo fra Enel X e Fincantieri per il cold ironing sulle banchine del Mediterraneo

ALBERTO GHIARA GENOVA. Inedita alleanza per i sindaci di Gioia Tauro, Aldo Alessio, e di Augusta, Giuseppe Di Mare, che assieme a altri amministratori locali chiedono al presidente del Consiglio, Mario Draghi, di inserire i porti delle loro città nel Piano nazionale di resistenza e resilienza. L'iniziativa dei due sindaci punta a attirare l'attenzione sui porti dell'Italia meridionale, lamentando uno squilibrio nella distribuzione del Recovery fund a favore dei porti settentrionali, in particolare quelli di Genova e Trieste. I due sindaci prospettano la creazione di un unico sistema portuale fra i due scali: «Il sistema così realizzato - spiegano - attraverso un processo forte di digitalizzazione che sfoci in un Port community system diverrebbe il primo sistema portuale per traffico merci d'Italia». Oltre che per le infrastrutture portuali, si chiedono interventi per il ponte sullo stretto di Messina, l'alta velocità ferroviaria e le tratte autostradali. Enel e Fincantieri per il cold ironing Enel X e Fincantieri hanno firmato una lettera di intenti per collaborare alla realizzazione e alla gestione di infrastrutture portuali di nuova generazione a basso impatto ambientale e per l'elettrificazione delle attività logistiche a

terra. L'accordo, dedicato inizialmente a progetti nazionali, riguarda l'implementazione del cold ironing, ovvero la tecnologia per l'alimentazione elettrica da terra delle navi ormeggiate durante le soste; la gestione e ottimizzazione degli scambi di energia nelle nuove infrastrutture; sistemi di accumulo e di produzione di energia elettrica, anche tramite l'impiego di fonti rinnovabili, e l'applicazione di celle a combustibile. Oltre che nei porti italiani, l'iniziativa sarà proposta in Spagna, Portogallo e Grecia. Austriaci in Interporto Trieste Le ferrovie austriache Öbb (Österreichische bundesbahnen) rileveranno a giugno una quota fra il 2 e il 3 per cento dell'Interporto di Trieste, come ha anticipato il Piccolo. Nella compagine dell'Interporto era entrata a dicembre, con una quota del 15 per cento, la società tedesca Duisport. Öbb, attraverso la controllata Rail cargo Austria, gestisce già oggi il 40 per cento del traffico ferroviario del porto di Trieste. Civitavecchia, dissequestrata banchina 25 Il tribunale di Civitavecchia ha dissequestrato la banchina 25, una delle più importanti dello scalo laziale. La banchina era stata sequestrata al principio di marzo perché la procura contestava a Roma cruise terminal di utilizzarla in via temporanea anche se la proroga per l'utilizzo era scaduta. Intanto l'Autorità di sistema portuale sta lavorando a una soluzione per regolarizzare la posizione di Rct, assegnandole la banchina 25 per 4 anni in cambio dell'impegno a realizzare un altro terminal. In attesa della formalizzazione del piano dell'Authority, il tribunale ha revocato il sequestro dell'area che è tornato nella disponibilità di Rct. Messina, pontile per Duferco È stato posato l'ultimo palo a mare per il pontile di Giammoro, a Messina. L'opera diventerà operativa il prossimo settembre. Il pontile di Giammoro servirà in particolare il vicino stabilimento siderurgico Duferco, che si trova a poche centinaia di metri e occupa 180 persone, oltre a altre aziende della vicina area industriale. Venezia, riduzione dei canoni Il Comitato di gestione del porto di Venezia, il primo che si è riunito sotto la commissaria Cinzia Zincone, ha approvato la riduzione dei canoni demaniali per il 2020 agli operatori che hanno registrato un calo di fatturato superiore al 20 per cento rispetto al 2019 a causa della pandemia, nei periodi dal primo febbraio al 30 giugno e dal primo luglio al 30 novembre 2020. La riduzione sarà proporzionale al calo di fatturato.



Aperta la nuova viabilità da ben 11 milioni di euro

GIOIA TAURO Ieri mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell' Authority, è stata inaugurata la nuova viabilità **portuale**, al fine di dare avvio alla relativa operatività. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l' infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all' area **portuale** e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. A tal proposito, per rendere autonome le aste ferroviarie dall' attraversamento viario, è stato costruito un cavalca-ferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d' altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico.

In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l' opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un' autoprotezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, per non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie.

Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l' area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra.

Complessivamente, l' intera viabilità **portuale** è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore.

«Quella della nuova viabilità **portuale** è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio tecnico di questa **Autorità portuale** - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli -. È altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto, d' ora in avanti, dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio **portuale**».

Conclude Agostinelli: «Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto, permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra **portuale**, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione e con il Corap possa finalmente definire le "competenze" su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree».

d.l.

L' inaugurazione riservata al personale dell' Authority solo per l' operatività.



91 GIOIA TAURO Inaugurata l'infrastruttura che separa mobilità su terra e ferroviaria

Nuova viabilità interna al porto

Investimento da 11 milioni, porterà maggiore sicurezza e spostamenti più agevoli

GIOIA TAURO - Tutto intorno regnano il degrado, l' in curia, l' insicurezza e l' abban dono (e se ne parlerà più avanti ndc), all' interno del porto di Gioia Tauro, invece, il sistema viario si rifà il look e diviene ancora più funzionale alle esigenze dello scalo di transhipment. Ieri mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell' **Autorità**, è stata inaugurata la nuova viabilità **portuale**, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività.

Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l' infra struttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all' area **portuale** e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. «A tale proposito - fa sapere la Port Authority gioiese - per rendere autonome la aste ferroviarie dall' attraversa mento viario, è stato costruito un cavalca ferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d' altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico».

Per essere in sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l' opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un' auto-prote zione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. «Nel contempo - sottolinea l' **Autorità** la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l' area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l' intera viabilità **portuale** è illuminata da un sistema a led». Non possono che esprimere soddisfazione le parole del commissario straordinario Andrea Agostinelli: «Quella della nuova viabilità **portuale** è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio Tecnico di questa **Autorità portuale**. - ha dichiarato - E' altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal mo mento che in porto dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio **portuale**». Agostinelli infine tocca anche l' argomento sopra accennato, ossia lo stato pietoso della viabilità al di fuori dello scalo **portuale**: «Permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra **portuale**, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione Calabria e con il Corap, possa finalmente definire le "competenze" su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree». Se lo augurano anche i cittadini, stufo di dover percorrere strade indecenti.



Calabria: tavolo su porto di Gioia Tauro. Spirli, al lavoro per nuovi progetti

(FERPRESS) Catanzaro, 30 MAR Tavolo tecnico in Regione Calabria dedicato al **Porto** di **Gioia Tauro**, alla Zona economica speciale (Zes) e al Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap). Al vertice operativo hanno preso parte il presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, la sottosegretaria per il Sud e la Coesione territoriale, Dalila Nesci, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Fausto Orsomarso, e i commissari di Autorità portuale di **Gioia Tauro**, Zes Calabria e Corap, Andrea Agostinelli, Rosanna Nisticò e Renato Bellofiore, il capo di Gabinetto, Luciano Vigna, e i dirigenti generali dei dipartimenti Presidenza e Programmazione unitaria, Tommaso Calabrò e Maurizio Nicolai. «È la prima volta spiega Spirli che tutti gli attori interessati siedono allo stesso tavolo. Abbiamo parlato del futuro del **Porto** di **Gioia tauro** e della zona industriale e, soprattutto, della possibilità di dare la stura a progetti importanti per quell'area. Siamo la porta d'Europa nel Mediterraneo, ma il **Porto** di **Gioia** non è ancora riuscito a decollare del tutto. È uno scalo che macina grandi numeri ma che è anche nelle condizioni di decuplicare la propria attività». «Per quanto riguarda il Corap aggiunge il presidente, il tentativo è quello di salvare una realtà che, tra le altre cose, si occupa anche della depurazione in varie parti della Calabria e che, quindi, svolge un servizio essenziale, di cui non possiamo privarci. Serve, dunque, un'attenzione che, prima d'ora, nessuno ha mai avuto. Non si possono lasciare morire le imprese o i consorzi, ma bisogna trovare il modo di farli vivere per consentire loro di creare sviluppo e benessere per la Calabria». «Il presidente Spirli e il commissario Bellofiore sottolinea Nesci in merito al Corap mi hanno investito della questione, che è già stata portata all'attenzione dei ministri Giorgetti e Carfagna. Quanto alla Zes, ho accolto con favore la proposta del presidente Spirli, che ha messo la commissaria nelle condizioni di lavorare con il dipartimento Programmazione. Questo è un altro segno di concretezza e di collaborazione tra Governo e Regione».



Porti: Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità dell' area

"Separazione in sicurezza della mobilità su gomma e ferro"

(ANSA) - GIOIA TAURO, 30 MAR - E' stata inaugurata stamane la nuova viabilità **portuale** dell' Area di Gioia Tauro. L' infrastruttura, grazie ad un investimento di circa 11 milioni di euro, è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. La cerimonia è stata riservata al solo personale del porto in ossequio alle prescrizioni antipandemiche. "A tale proposito, per rendere autonome la aste ferroviarie dall' attraversamento viario - è detto in una nota dell' **Autorità portuale** - è stato costruito un cavalcaferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d' altezza, costituito da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l' opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un' auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 chilometri lungo l' area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l' intera viabilità **portuale** è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore".

"Quella della nuova viabilità **portuale** - ha affermato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio Tecnico di questa **Autorità portuale**. E' altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto, d' ora in avanti, dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio **portuale**".

"Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto - ha detto ancora Agostinelli - permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra **portuale**, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione e con il Corap, possa finalmente definire le 'competenze' su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree". (ANSA).



Gioia Tauro: inaugurata nuova viabilità portuale. 11 mln per agevolare viabilità interna all'area portuale e garantire separazione tra mobilità su gomma e su ferro

(FERPRESS) - **Gioia Tauro**, 30 MAR - In adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, questa mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, è stata inaugurata la nuova viabilità **portuale**, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Inaugurata nuova viabilità portuale a Gioia Tauro

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - In adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, questa mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, è stata inaugurata la nuova viabilità **portuale**, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l' infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all' area **portuale** e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. A tale proposito, per rendere autonome le aste ferroviarie dall' attraversamento viario, è stato costruito un cavalcavia ferroviario con una campata centrale di circa 20 metri d' altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l' opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un' auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l' area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l' intera viabilità **portuale** è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore. "Quella della nuova viabilità **portuale** è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio Tecnico di questa **Autorità portuale** - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - è altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto - d' ora in avanti - dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio **portuale**. Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto, permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra **portuale**, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione Calabria e con il Corap, possa finalmente definire le "competenze" su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree".



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Inaugurata a Gioia Tauro la nuova viabilità portuale

Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l'infrastruttura è stata realizzata per agevolare gli spostamenti nello scalo e garantire la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha inaugurato questa mattina la nuova viabilità **portuale**, al fine di dare avvio alla relativa operatività. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l'infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all'area **portuale** e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. A tale proposito, per rendere autonome le aste ferroviarie dall'attraversamento viario, è stato costruito un cavalcavia ferroviario con una campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, precisa l' **Autorità portuale**, l'opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l'area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l'intera viabilità **portuale** è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore. "Quella della nuova viabilità **portuale** è un'altra realizzazione importante che va ascritta all'impegno dell'Ufficio Tecnico di questa **Autorità portuale**. - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli -. È altresì un'opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto - d'ora in avanti - dovranno convivere manovre ferroviarie, con l'entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l'approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio **portuale**. Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto, permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra **portuale**, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente - ha concluso Agostinelli - che il dialogo avviato nei mesi scorsi con la Regione Calabria e con il Corap, possa finalmente definire le "competenze" su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree".



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Nuova viabilità portuale con il gateway ferrovia

GIOIA TAURO Non rallenta il dinamismo operativo dell'**AdSP** del grande scalo calabro. Il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro ammiraglio Andrea Agostinelli, ha inaugurato ieri, martedì 30 con una breve e ristretta cerimonia la nuova viabilità portuale collegata al gateway ferroviario. In adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, la partecipazione al taglio del nastro è stata molto ridotta. Agostinelli ha comunque ricordato l'importanza della nuova viabilità che finalmente consente un collegamento fluido e senza intoppi tra le aree di banchina e di deposito dei container e il gateway ferroviario, anch'esso nei programmi destinato a ulteriori potenziamenti verso la rete nazionale ad alta capacità.



Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità portuale: spesi circa 11 mln per la realizzazione

Il commissario straordinario Andrea Agostinelli: «Mi auguro veramente che il dialogo avviato con la Regione e con il Corap possa finalmente definire le 'competenze'»

di Redazione

È stata inaugurata stamane la nuova viabilità portuale dell' Area di Gioia Tauro. L' infrastruttura, grazie ad un investimento di circa 11 milioni di euro, è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. La cerimonia è stata riservata al solo personale del porto in ossequio alle prescrizioni antipandemiche. «A tale proposito, per rendere autonome le aste ferroviarie dall' attraversamento viario - è detto in una nota dell' Autorità portuale - è stato costruito un cavalcaferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d' altezza, costituito da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l' opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un' autoprotezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie». «Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 chilometri lungo l' area retro portuale e altrettanti nella zona portuale di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l' intera viabilità portuale è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore». «Quella della nuova viabilità portuale - ha affermato il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** - è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio Tecnico di questa Autorità portuale. È altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto, d' ora in avanti, dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio portuale». «Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto - ha detto ancora **Agostinelli** - permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra portuale, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione e con il Corap, possa finalmente definire le 'competenze' su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree ».

ECONOMIA E LAVORO

Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità portuale: spesi circa 11 mln per la realizzazione

Il commissario straordinario Andrea Agostinelli: «Mi auguro veramente che il dialogo avviato con la Regione e con il Corap possa finalmente definire le competenze sulla gestione»

di Redazione | 30 marzo 2021 | 13:34

È stata inaugurata stamane la nuova viabilità portuale dell'Area di Gioia Tauro. L'infrastruttura, grazie ad un investimento di circa 11 milioni di euro, è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. La cerimonia è stata riservata al solo personale del porto in ossequio alle prescrizioni antipandemiche.

«A tale proposito, per rendere autonome le aste ferroviarie dall'attraversamento viario - è detto in una nota dell'Autorità portuale - è stato costruito un cavalcaferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituito da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l'opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie».

«Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 chilometri lungo l'area retro portuale e altrettanti nella zona portuale di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l'intera viabilità portuale è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore».

«Quella della nuova viabilità portuale - ha affermato il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** - è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio Tecnico di questa Autorità portuale. È altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto, d' ora in avanti, dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio portuale».

«Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto - ha detto ancora **Agostinelli** - permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra portuale, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione e con il Corap, possa finalmente definire le 'competenze' su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree ».

ERGOINE VIVI SOCIAL

Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie della Calabria Lenta e non perdere nulla sul tuo smartphone:

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e Cognome:

Indirizzo email:

ISCRIVITI

ULTIMI ORA

- 13:24 - Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità portuale: spesi circa 11 mln per la realizzazione
- 13:22 - «In Calabria, malati di reni ignorati», la denuncia di Aned che si appella a Mattarella
- 13:35 - Pallavolo femminile, la Region vinde il forte Corigliano nel play off
- 13:20 - Covid, Figliuolo: «Obiettivo vaccinare l'80% della popolazione entro settembre»
- 13:32 - Covid, il presidente Draghi e la moglie si sono vaccinati con AstraZeneca

Nuova viabilità portuale a Gioia Tauro

Redazione

GIOIA TAURO Inaugurata questa mattina a Gioia Tauro la nuova viabilità portuale, così da dare avvio alla relativa operatività. Un investimento da 11 milioni di euro, per costruire l'infrastruttura che servirà a rendere agevole la viabilità interna al porto e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. Per rendere autonome la aste ferroviarie dall'attraversamento viario, è stato costruito un cavalca ferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. Un'opera realizzata in piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. A riguardo della strada, circa sei chilometri, tre dei quali lungo l'area retro portuale e altrettanti nella zona portuale di ponente, è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine a destra e sinistra. Completa il lavoro l'illuminazione con sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore. Quella della nuova viabilità portuale è un'altra realizzazione importante che va ascritta all'impegno dell'Ufficio Tecnico di questa Autorità portuale ha detto il commissario straordinario Andrea Agostinelli. Un'opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto, d'ora in avanti, dovranno convivere manovre ferroviarie, con l'entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l'approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio portuale. Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto, permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra portuale, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera aggiunge Agostinelli. Mi auguro veramente che il dialogo avviato nei mesi scorsi con la Regione Calabria e con il Corap, possa finalmente definire le competenze su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree.



Gioia Tauro. Inaugurata la nuova viabilità portuale, investimento di 11 milioni di euro

Redazione ReggioTV

Gioia Tauro. In adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, questa mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, è stata inaugurata la nuova viabilità **portuale**, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l' infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all' area **portuale** e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. A tale proposito, per rendere autonome la aste ferroviarie dall' attraversamento viario, è stato costruito un cavalca ferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d' altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l' opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un' auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l' area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l' intera viabilità **portuale** è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore. "Quella della nuova viabilità **portuale** è un' altra realizzazione importante che va ascritta all' impegno dell' Ufficio Tecnico di questa **Autorità portuale**. - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - E' altresì un' opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto - d' ora in avanti - dovranno convivere manovre ferroviarie, con l' entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l' approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio **portuale**. Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto, permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra **portuale**, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione Calabria e con il Corap, possa finalmente definire le "competenze" su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree". 30-03-2021 12:06.



L'INFRASTRUTTURA È STATA REALIZZATA PER RENDERE AGEVOLE LA VIABILITÀ INTERNA ALL'AREA PORTUALE

Gioia Tauro. Inaugurata la nuova viabilità portuale, investimento di 11 milioni di euro

Gioia Tauro. In adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, questa mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, è stata inaugurata la nuova viabilità portuale, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l'infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all'area portuale e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro.

A tale proposito, per rendere autonome la aste ferroviarie dall'attraversamento viario, è stato costruito un cavalca ferrovia con una campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico.

In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l'opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie.

Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l'area retro portuale e altrettanti nella zona portuale di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l'intera viabilità portuale è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore.

"Quella della nuova viabilità portuale è un'altra realizzazione importante che va ascritta all'impegno dell'Ufficio Tecnico di questa Autorità portuale. - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - E' altresì un'opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto - d'ora in avanti - dovranno convivere manovre ferroviarie, con l'entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l'approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio portuale.

Gioia Tauro, inaugurata la nuova viabilità interna all'area portuale

Gioia Tauro Inaugurata la nuova viabilità nel porto di Gioia Tauro. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l'infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all'area portuale e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. A tale proposito, per rendere autonome la aste ferroviarie dall'attraversamento viario, è stato costruito un cavalcavia ferroviario con una campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In linea con le normative di sostenibilità ambientale, l'opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l'area retro portuale e altrettanti nella zona portuale di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra. Complessivamente, l'intera viabilità portuale è illuminata da un sistema a led, per rispondere ai criteri di efficienza ed efficacia, rendimento e basso consumo energetico come richiesto dalla normativa vigente di settore. Quella della nuova viabilità portuale è un'altra realizzazione importante che va ascritta all'impegno dell'Ufficio Tecnico di questa Autorità portuale. ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli. E' altresì un'opera imprescindibile sotto il profilo della sicurezza, dal momento che in porto d'ora in avanti dovranno convivere manovre ferroviarie, con l'entrata in esercizio del nuovo gateway ferroviario e con l'approvazione del regolamento di manovra, e manovre veicolari, di tutti coloro che raggiungeranno il posto di lavoro nei terminal e nelle aziende che operano nel comprensorio portuale. Agostinelli però osserva: Rimane da aggiungere che, mentre questo sforzo di sicurezza è stato coronato da successo nel porto, permangono purtroppo condizioni di insicurezza nella rete viaria extra portuale, accidentata e scarsamente o per nulla illuminata di sera. Mi auguro veramente che il dialogo avviato, nei mesi scorsi, con la Regione Calabria e con il Corap, possa finalmente definire le competenze su chi debba gestire e mettere in sicurezza quelle aree.



Porto di Gioia Tauro: inaugurata la nuova viabilità portuale, le FOTO

Porto di Gioia Tauro: inaugurata la nuova viabilità portuale, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività

In adesione alle linee guida di contenimento della diffusione del Covid-19, questa mattina, in una cerimonia strettamente riservata al personale dell'**Autorità portuale di Gioia Tauro**, è stata inaugurata la nuova viabilità **portuale**, al solo fine di dare avvio alla relativa operatività. Con un investimento di circa 11 milioni di euro, l'infrastruttura è stata realizzata per rendere agevole la viabilità interna all'area **portuale** e garantire in sicurezza la separazione tra la mobilità su gomma e quella su ferro. A tale proposito, per rendere autonome la aste ferroviarie dall'attraversamento viario, è stato costruito un cavalcavia ferroviario con una campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico. In piena sintonia con le normative di sostenibilità ambientale, l'opera è stata realizzata in acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, al fine di non dover eseguire continue manutenzioni ordinarie. Nel contempo, la piattaforma stradale di circa sei chilometri (3 km lungo l'area retro **portuale** e altrettanti nella zona **portuale** di ponente) è stata organizzata in una carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, con relative banchine di destra e sinistra.



Gioia Tauro prepara il bacino

GIOIA TAURO Stanno per partire i lavori di realizzazione della banchina di ponente del maxi-porto calabro. È stato sottoscritto il contratto tra l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e la Fincosit, impresa italiana tra le maggiori del settore dell'ingegneria civile con un'alta specializzazione nel campo marittimo. Del valore di circa 12,6 milioni di euro, il progetto punta a completare il banchinamento del porto di Gioia Tauro che, in questo tratto, avrà una profondità di fondali pari a 17 metri. Si tratta di una porzione di banchina di circa 400 metri di lunghezza che assume rilevanza strategica per la politica di sviluppo dello scalo e, soprattutto, per la diversificazione delle relative attività portuali. L'opera dovrà essere ultimata in un anno dall'inizio dei lavori e sarà finalizzata alla creazione dell'accosto del bacino di carenaggio. Passo dopo passo, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, punta ad offrire allo scalo calabrese un'ulteriore infrastruttura, al fine di realizzare un polo cantieristico, indirizzato ad implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Con questo obiettivo, attraverso una precedente gara pubblica, è stato individuato lo Studio Prosperi di Taranto che, sul mercato internazionale, indicherà le caratteristiche tecniche-funzionali di cui dovrà essere dotato il bacino di carenaggio da acquistare. Il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. La realizzazione del bacino di carenaggio sottolinea una nota dell'**AdSP** si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio.

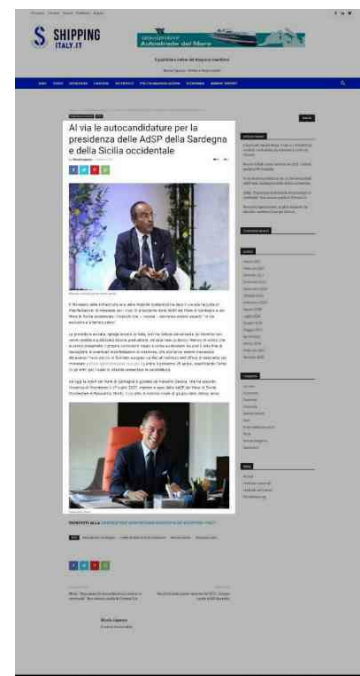


Shipping Italy

Cagliari

Al via le autocandidature per la presidenza delle AdSP della Sardegna e della Sicilia occidentale

Il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili ha dato il via alla raccolta di manifestazioni di interesse per i ruoli di presidente delle **AdSP** del Mare di Sardegna e del Mare di Sicilia occidentale. Incarichi che ricorda dovranno essere assunti in via esclusiva e a tempo pieno. La procedura avviata, spiega ancora la nota, non ha natura concorsuale (al termine non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae) e come evidenziato ha anzi il solo fine di raccogliere le eventuali manifestazioni di interesse, che dovranno essere trasmesse attraverso l'invio del Cv in formato europeo via Pec all'indirizzo dell'Ufficio di Gabinetto del ministero (ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it) entro il prossimo 25 aprile, specificando l'ente (o gli enti) per i quali si intenda presentare la candidatura. Ad oggi la **AdSP** del Mare di Sardegna è guidata da Massimo Deiana, che ha assunto l'incarico di Presidente il 17 luglio 2017, mentre a capo della **AdSP** del Mare di Sicilia Occidentale è Pasqualino Monti, il cui atto di nomina risale al giugno dello stesso anno.



Collegamenti veloci nello Stretto Tagli e integrazione più lontana

Mega: da settembre Rfi potrebbe non operare più il servizio "Patata bollente" sui tavoli del Ministero, appello ai parlamentari

Giuseppe Lo Re Alla faccia dell' integrazione tra le due sponde dello Stretto: rischia di andare di male in peggio il servizio di collegamento veloce tra Reggio e Messina. Ed a lanciare l' allarme non sono più soltanto i sindacati: a farsi sentire, adesso, il presidente dell' **Autorità portuale** Mario Mega. «Da notizie ufficiose in mio possesso - dice - pare che Rfi non abbia in programma di operare più il servizio dal mese di settembre in poi».

Il mosaico è complesso e non sempre tutti i tasselli, nel corso degli anni, sono finiti al loro posto. Il risultato è che se oggi tra Messina e Villa San Giovanni il numero di corse operato da BluJet - la società di Rfi che si occupa esclusivamente di questo servizio - è aumentato, su Reggio i tagli sono continui. Al già limitato numero di corse durante la settimana (con impossibilità di muoversi dalle 22 alle 6 del mattino successivo) si associa adesso lo stop, nei fine settimana, dalle 17 in poi.

Eppure la gran parte dei pendolari che si servono dei mezzi veloci sono personale sanitario o delle forze dell' ordine che lavo anche nei turni serali e notturni il sabato e la domenica.

Il problema sta tutto nel concetto di "continuità territoriale", come chiarisce Mega in un suo intervento su Facebook in risposta ai solleciti dei comitati dei pendolari: «Un primo passo avanti sembrava essere stato fatto dal Parlamento nello scorso autunno, quando in sede di conversione del Decreto Agosto era stato approvato un emendamento che estendeva alla tratta Messina-Reggio il servizio pubblico da attuarsi con il contratto di programma tra lo Stato e la società Rete Ferroviaria Italiana spa». In sostanza, con questa modifica normativa il collegamento veloce tra le città di Messina e Reggio Calabria dovrà essere garantito da Rfi al pari del collegamento espletato sulla tratta Messina-Villa San Giovanni, mentre oggi è affidato in proroga sulla base di un appalto aggiudicato a BluJet. «Questa modifica della legge - continua Mega - per ragioni che a me sfuggono non sembra aver sortito alcun effetto. In tutte le occasioni in cui mi è stato possibile riferire sull' argomento alle strutture tecniche del Ministero ho rappresentato la specificità di questo collegamento e la necessità di intervenire con decisione. Si tratta di una tematica - continua il presidente dell' Authority - che deve essere affrontata in maniera distinta dalla querelle ponte sì/ponte no e che soprattutto non può più essere considerata di secondario rilievo attesa la valenza sociale ed i risvolti che essa comporta sulla vita dei cittadini delle due città che sono molto più integrate nei fatti di quanto, nei palazzi romani, molti credano nonostante le difficoltà ed il costo degli spostamenti».

Su richiesta di Mega - pur non avendo l' Authority competenze sui servizi di trasporto offerti sullo Stretto ma solo la responsabilità di assicurare infrastrutture portuali e strutture di accoglienza efficienti - se ne tornerà a parlare a Roma, «sperando che nel contempo l' appello dei comitati sia raccolto anche dai parlamentari dei due territori che bene potranno più di me incidere proponendo nuove ed ulteriori modifiche normative che consentano di attivare un nuovo modello di gestione della mobilità dei passeggeri e delle merci sullo Stretto, incentrato in prevalenza sull' iniziativa ma soprattutto sul controllo del pubblico, che risolva anche i problemi dei pendolari e aiuti veramente l' integrazione tra Messina e Reggio». Ennesimo scioperodel personale BluJet Nona giornata di sciopero, ieri, dei lavoratori della



società BluJet. Cgil e Uil Messina hanno manifestato al neoprefetto della città peloritana, Cosima Di Stani, le rivendicazioni dei marittimi dei mezzi veloci di Rfi e del sindacato «che da più di un anno hanno avviato una forte iniziativa di protesta per il riconoscimento di diritti contrattuali e salariali



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

con l' applicazione del contratto delle attività ferroviarie». Una delegazione di Filt-Cgil e Uiltrasporti Messina è stata ricevuta al Palazzo del Governo.

«Dalla Prefettura di Messina - si legge in una nota - è arrivata la massima disponibilità a dare un contributo alla vertenza sindacale, impegnandosi a rappresentare al ministro dei Trasporti e a Rfi le ragioni della lotta dei lavoratori che sono ancora legati a un grave dumping contrattuale da superare».

Mario Mega: i disagi dello Stretto

Il presidente AdSp risponde all'appello dei pendolari

Redazione

MESSINA I disagi dei pendolari dello Stretto, cioè di coloro che si spostano soprattutto, ma non solo, per lavoro e per studio tra le città di Messina e di Reggio Calabria, sono una problematica non secondaria che si trascina da decenni e che è oggetto, ancora una volta, di un appello rivolto anche al sottoscritto da un loro comitato. Inizia così il lungo post del presidente dell'AdSp dello Stretto Mario Mega sulla sua pagina Facebook. Se il lockdown dello scorso anno aveva messo in evidenza la fragilità e l'insufficienza di un sistema di mobilità che non salvaguarda in alcun modo i diritti dei lavoratori, per il presidente troppo spesso si confondono le problematiche dell'attraversamento dello Stretto di Messina per i collegamenti di lunga percorrenza con quelli dei collegamenti urbani tra le due città rivierasche tanto vicine fisicamente quanto lontane nella pratica che rischiano, paradossalmente, di trovare un loro peggioramento se nelle scelte che si andranno a fare non si considereranno tempi e costi per il loro soddisfacimento futuro. Dalle 22 alle 6 di mattina non è possibile muoversi da una sponda all'altra e le corse effettuate con le navi veloci, già limitate durante la settimana sia nel numero che nella fascia oraria, diventano ancora più rare nel fine settimana con lo stop alle 17. Eppure -sottolinea Mega- molti dei pendolari sono turnisti, sia delle forze dell'ordine che sanitari, che lavorano anche nei turni serali e notturni anche il sabato e la domenica con tutti i disagi che queste limitazioni comportano. Le competenze dell'Autorità di Sistema portuale non ricadono sui servizi di trasporto dello Stretto, tranne per il fatto di dover assicurare infrastrutture portuali e strutture di accoglienza efficienti. La situazione che ho trovato al mio insediamento non è assolutamente soddisfacente ed il nostro impegno, sancito nel POT già ad Agosto e che ora stiamo cominciando a trasformare in progetti e poi in realizzazioni, resta quello di aumentare gli accosti per consentire l'aumento dell'offerta e soprattutto migliorare gli spazi di sosta e di attesa agli imbarchi. Nulla può il presidente sul numero dei collegamenti e sulla loro organizzazione, un limite a cui, secondo Mega il legislatore dovrà porre rimedio se si vorrà veramente intervenire per cambiare l'inerzia del sistema e far diventare la mobilità tra Reggio Calabria e Messina, ma in generale tra la Sicilia e la Calabria, uno strumento di sviluppo economico e di integrazione tra i territori. Se lo scorso autunno si pensava di aver fatto un piccolo passo in avanti con l'approvazione, in sede di conversione del Decreto Agosto, dell'emendamento che estendeva alla tratta Messina-Reggio Calabria il servizio pubblico da attuarsi con il Contratto di programma Parte Servizi tra lo Stato e la società Rete ferroviaria italiana, ancora sembra che nulla si sia mosso. La modifica prevede che il collegamento veloce tra Messina e Reggio Calabria dovrà essere garantito da Rfi al pari del collegamento della tratta Messina-Villa San Giovanni, a questa modifica della legge -si legge ancora nel post- per ragioni che a me sfuggono, non sembra aver sortito alcun effetto perchè mentre è tangibile l'incremento del numero delle corse tra Messina e Villa San Giovanni nulla è cambiato per i collegamenti tra Messina e Reggio Calabria ed anzi da notizie ufficiose in mio possesso pare che Rfi non abbia in programma di operare più il servizio dal mese di Settembre in poi. In tutte le occasioni in cui mi è stato possibile riferire sull'argomento alle strutture tecniche del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ho



rappresentato la specificità di questo collegamento e la necessità di intervenire con decisione. Si tratta, ripeto, di una tematica che deve essere affrontata in maniera distinta dalla querelle ponte sì/ponte no e che soprattutto non può più essere considerata di secondario rilievo attesa la valenza sociale ed i risvolti che essa comporta sulla vita dei cittadini delle due città che sono molto più integrate nei fatti di quanto, nei palazzi romani, molti credano nonostante le difficoltà ed il costo



Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

degli spostamenti. Il presidente Mega assicura in conclusione il proprio intervento, tornando a rappresentare la problematica al Ministero sperando che nel contempo l'appello sia raccolto anche dai parlamentari dei due territori che bene potranno più di me incidere proponendo nuove ed ulteriori modifiche normative che consentano di attivare un nuovo modello di gestione della mobilità dei passeggeri e delle merci sullo Stretto, incentrato in prevalenza sull'iniziativa ma soprattutto sul controllo del pubblico, che risolva anche i problemi dei pendolari ed aiuti veramente l'integrazione tra le città di Messina e di Reggio Calabria.

«Ci sono tutti gli elementi per revocare la concessione»

L'edificio, in sostituzione del vecchio teatro, violerebbe il vincolo paesaggistico e le norme sull'inedificabilità a 150 metri dal mare

Lucio D'Amico Il caso Fiera approda a Palermo. I deputati regionali di Italia Viva Nicola D'Agosto e Edmondo Tamajo hanno presentato un'interrogazione urgente al presidente Musumeci e agli assessori al Territorio e Ambiente e ai Beni culturali. L'obiettivo è, tenendo conto del dibattito apertosi in città, fermare la ricostruzione sulle macerie del vecchio teatro.

«Tutto parte - ricordano i due deputati - da un concorso di progettazione del febbraio 2007 bandito dall' **Autorità portuale** di Messina.

L'originario progetto vincitore del concorso, concepito per rispondere alla necessità di recuperare e rendere funzionanti le strutture edilizie esistenti (come l'ex teatro inutilizzato da diverso tempo) è stato pensato come un importante tassello del più ampio programma di riqualificazione dell'intera area della Fiera di Messina, programma finalizzato alla rinascita culturale e sociale dell'area della Fiera e a una sua nuova integrazione con la città. In tal senso il progetto di concorso teneva conto della particolare posizione dell'edificio all'interno della Fiera di Messina, una struttura autonoma tra il mare e la scacchiera urbana della città, considerata, per la presenza di interessanti edifici degli anni Trenta e Cinquanta, una sorta di manifesto dell'architettura moderna a Messina (si ricordano gli edifici di Adalberto Libera e Mario De Renzi, di Vincenzo Pantano e di Filippo Rovigo). Alla luce di queste considerazioni il progetto elaborato proponeva una soluzione architettonica che, pur contenuta all'interno dell'involucro esistente, ribaltasse l'attuale chiusura puntando sulla trasparenza dell'edificio per creare una continuità visiva tra la città e l'area della Fiera. L'operazione proposta si rifà al vicino padiglione delle Mostre d'Arte e del Turismo e trasforma l'edificio del Padiglione d'ingresso e degli uffici in una grande teca bifronte con le due pareti lunghe formate da una continua parete vetrata, protetta da frangisole, prospicienti il mare e la città».

E questo è l'antefatto. «Nel 2014 - insistono D'Agostino e Tamajo - tale impostazione veniva modificata e portata all'attuale soluzione che ripropone la chiusura-cesura tra la città e il mare e ciò non per motivi architettonici ma esclusivamente economici, per come sempre si legge nella relazione generale: "Un attento rilievo dell'edificio, l'analisi delle fasi e delle modalità costruttive originarie, i risultati emersi nel corso delle indagini strutturali effettuate nel maggio del 2014, con carotaggi e prelievi di barre di ferro, ed un confronto economico tra le diverse tipologie di intervento ha portato alla conclusione che è economicamente più conveniente procedere alla totale demolizione dell'edificio e ad una sua ricostruzione sulla stessa area mantenendo le dimensioni, la sagoma e le caratteristiche estetiche del progetto di concorso e confermando le funzioni originarie».

E qui, secondo i deputati, cambia tutto. Si tratta di una nuova opera.

«In tal caso siamo in presenza del vincolo paesaggistico dei Beni culturali e delle disposizioni regionali sulla inedificabilità a 150 metri dalla battigia), inoltre l'art. 51 del Dpr 753 del 1980 prevede che "lungo i tracciati delle tramvie, ferrovie metropolitane e funicolari terrestri su rotaia è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza minore di sei metri dalla più vicina rotaia"». Considerato tutto questo, si chiede alla Regione, «previa attività istruttoria e immediata sospensione dei lavori», di annullare in autotutela la



Beninati: «Cara Autorità, tu non decidi un bel niente!»

«In questa vicenda ci sarebbe molto da dire, ma una cosa è certa: si deve impedire la costruzione di un altro manufatto che inevitabilmente rappresenterà un'altra cesura tra la città e il suo mare». Nino Beninati, ex assessore regionale, oggi segretario cittadino della Lega, non ha nulla contro il progetto in sé: «L'ho visto, l'ho studiato, è anche un bel progetto redatto da validi professionisti. Il problema è un altro: sono cambiate le condizioni di partenza e quell'immobile, che non è la ristrutturazione del vecchio teatro, è un edificio nuovo di zecca. A questo punto, anche se l'**Autorità portuale** è titolare di quell'area, non si possono certo violare le disposizioni di legge e le norme o i vincoli paesaggistici. Su questo la Lega darà battaglia e chiederemo l'intervento anche dell'assessore regionale ai Beni culturali Samonà». Il fatto che ci sia un appalto in corso, che prevede la demolizione e la ricostruzione, secondo Beninati, non è un fatto ostativo: «C'è un precedente eclatante, ed è quello del Ponte sullo Stretto. Un'opera appaltata, il primo cantiere avviato sulla sponda calabra e poi bloccato. Per il Ponte sì o per la Fiera no? Qualcuno dovrebbe spiegarci il perché». E il riferimento diretto è ai Cinque Stelle, fieri avversari dell'opera di collegamento stabile ma favorevoli al progetto di ricostruzione nell'area fieristica. «È cambiato lo scenario, non si ricostruisce il Teatro ma si realizza una palazzina con uffici, sale conferenze e auditorium. Si potrebbero ubicare dovunque, non lì. E mancano anche i parcheggi». Ma fare di quella porzione del lungomare della città uno spazio per i dipendenti dell' **Autorità portuale** e per chi partecipa a convegni o conferenze sembra estremamente riduttivo. «C'era l'idea del concorso internazionale per tutta la Fiera - prosegue Beninati -, avrebbe avuto un senso, così ipotecare per sempre il futuro dell'affaccio a mare non deve essere consentito. Speriamo che il Governo regionale intervenga al più presto e faccia chiarezza sulla questione».

I.d.



Catania: via alla procedura di gara europea

Lavori di allargamento delle banchine interne del molo foraneo

Redazione

CATANIA Si apre la procedura di gara europea, come riportato sul sito istituzionale dell'AdSp del mar di Sicilia orientale, per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dei lavori di allargamento delle banchine interne del molo foraneo nel tratto fra la radice ed il pennello est del porto di Catania compreso lo studio di impatto ambientale. Nella procedura risultano comprese anche la direzione dei lavori e il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori, comprese tutte le indagini necessarie e lo studio di impatto ambientale, relative alla realizzazione. La procedura in questione verrà espletata in modalità telematica, mediante la piattaforma e-procurement e seguirà il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa. L'istanza di partecipazione e l'offerta, dovranno essere redatti utilizzando il modello apposito, da sottoscrivere in formato digitale, e trasmesse esclusivamente in formato elettronico, attraverso la piattaforma suddetta, entro e non oltre il termine ultimo fissato per le ore 12 del 25 Maggio 2021. Tutte le prescrizioni di carattere amministrativo (requisiti, criterio di aggiudicazione, chiarimenti, apertura e valutazione delle offerte), tecnico e procedurale saranno contenute nel bando e disciplinare integrale di gara, che saranno disponibili sulla piattaforma e-procurement e sul sito dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale.



Palermo: l' AdSP presenta progetto riqualificazione porto. Battisti (Fs), connettere ferrovie, porti, aeroporti per rilancio soprattutto al Sud

(FERPRESS) Roma, 30 MAR Più verde, terrazze, passerelle e ampi parcheggi. Ma anche infrastrutture dedicate al traffico delle merci e alla loro movimentazione nel terminal multimodale. È il progetto di riqualificazione del porto di Palermo, illustrato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale il 29 marzo 2021, durante il webinar di presentazione del nuovo scalo siciliano. L'avvio dei lavori per il nuovo porto di Palermo scrive Fsnews sono previsti per l'ottobre 2021. La durata sarà di 18 mesi con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei cittadini palermitani. Un piano di rilancio turistico e commerciale che vale 35 milioni di euro. Un investimento dell'autorità portuale funzionale allo sviluppo di nuove infrastrutture e al potenziamento di quelle esistenti. Quali siano gli obiettivi e la strategia del Gruppo FS al riguardo, ricorda Fsnews, lo ha evidenziato ben chiaramente il suo amministratore delegato Gianfranco Battisti in un recente intervento ripreso dal Corriere della Sera: È di fondamentale importanza, per rilanciare il turismo in Italia, fra i settori più duramente colpiti dalla pandemia, facilitare le connessioni fra le tre porte di accesso del Paese: stazioni, porti e aeroporti.

Per questo ha spiegato Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale del Gruppo FS Italiane abbiamo avviato un importante piano di potenziamento dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti con l'obiettivo di sviluppare un sistema intermodale della mobilità che possa favorire la ripresa del turismo nel nostro Paese, con particolare attenzione per il Sud. Dove FS investirà il 45% delle risorse provenienti dal Recovery Plan in nuove infrastrutture e nel potenziamento di quelle esistenti. I due principali aeroporti siciliani sono collegati direttamente con il treno alla città. All'aeroporto Punta Raisi di Palermo infatti, il 13 marzo 2021 si è aggiunto anche lo scalo internazionale di Catania Fontanarossa, primo del Mezzogiorno per traffico totale di passeggeri (fonte Assoporti), che può essere ora raggiunto in treno da Catania. La nuova fermata Catania Aeroporto Fontanarossa, realizzata dal Gruppo FS per un investimento di 6,5 milioni di euro, si inserisce negli interventi previsti da RFI per realizzare l'asse ferroviario MessinaCataniaPalermo e per sviluppare il nodo di Catania. Interventi funzionali a connettere sempre più la Sicilia al resto del Paese e all'Europa. Completare la rete dei corridoi ferroviari europei TEN-T entro il 2030 è l'obiettivo dell'Unione Europea per creare uno spazio unico europeo dei trasporti. Una delle priorità dell'Europa è migliorare il grado di interoperabilità tra le reti transfrontaliere assicurando gli opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e rimuovendo i colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani. L'Italia si trova in una posizione strategica essendo interessata da quattro dei nove corridoi della rete core TEN-T che sono fondamentali per incrementare le connessioni fra i mercati europei: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavia-Mediterraneo, il Reno-Alpi e il Mediterraneo. Il corridoio Scandinavia Mediterraneo si estende dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi di HaminaKotka, Helsinki e Turku-Naantali a Stoccolma, passando per la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia da Nord a Sud (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) fino a raggiungere Malta.



Palermo e Carrara con due webinar sui temi di domani

LIVORNO Due webinar in contemporanea hanno caratterizzato lunedì scorso l'informazione in tema portuale. Entrambi interessanti, entrambi meritevoli di approfondimento, come faremo nei prossimi giorni con più spazio. * Il presidente dell'AdSP della Sicilia Occidentale Pasqualino Monti ha presentato il progetto interfaccia, ovvero la ristrutturazione delle vie d'accesso al core port di Palermo con le sue interazioni nell'ambiente urbano: un intervento, ha spiegato Monti, che modificherà totalmente la fruizione dell'area portuale con nuovi ingressi in via Crispi, spazi verdi diffusi, percorsi separati, terrazze e passerelle cavalcavia. L'intervento è stato finanziato anche dai fondi Connecting Europe Facility. * Il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva ha parlato nelle stesse ore della stessa giornata del nuovo Piano Regolatore del porto di Marina di Carrara: un progetto a lungo sollecitato, sul quale l'Authority ha lavorato da tempo e che ha avuto anche momenti di serrato confronto con il territorio e con gli stessi operatori. Alla base del piano l'impegno per sviluppare nel porto le modalità multipurpose già delineatesi negli ultimi anni, integrando la storica funzione di scalo dei lapidei per cui Marina di Carrara è conosciuta in tutto il mondo.



Palermo, Presentato il progetto esecutivo di interfaccia porto-città

GAM EDITORI

30 marzo 2021 - E' stato presentato ieri in modalità telematica il progetto esecutivo "Interfaccia" - La ristrutturazione delle vie di accesso al **porto** core di **Palermo** e le sue interazioni con l' ambiente urbano". Il progetto è stato realizzato da Valle 3.0, a seguito di un concorso di idee bandito dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale nel 2018. Il progetto esecutivo è stato finanziato con fondi Cef, Connecting Europe Facility, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell' UE: è nato per migliorare la competitività industriale, creare crescita economica e lavoro, e migliorare l' accessibilità anche dei paesi periferici. Annota, tra le sue priorità, quella di intervenire sull' infrastrutturazione dei nodi centrali e globali della rete TEN-T (Trans-European Networks - Transport) per rendere tali reti interconnesse, sostenibili, efficienti e caratterizzate da alte prestazioni. Nel processo di rinascita in atto del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con quest' opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il **porto** di **Palermo** dal centro storico cittadino. Il lavoro dell' Authority è stato premiato con il cofinanziamento della Commissione europea per l' importo complessivo di 1.484.900,00 che ha coperto la quota di spese di progettazione definitiva ed esecutiva presentata oggi. Il commento di Pasqualino Monti al termine del webinar: "Due ore di serrati interventi da cui emergono, prepotenti, alcuni aspetti: la necessità di avere un piano industriale del sistema Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d' Europa. L' AdSP comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale". Poi il progetto. "L' azione - spiega Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all' accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all' interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il **porto**, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi".



Il Nautilus

Focus

I porti europei non vanno sostenuti tutti allo stesso modo per essere green

Abele Carruezzo

Bruxelles . Per favorire una politica costruttiva ed efficace in materia di strutture portuali per la fornitura di energia da terra alle navi (le cd Onshore Power Supply, OPS), l' ESPO (European Sea Ports Organisation) ha identificato criteri chiave da valutare insieme. 'L' utente di tale struttura è la nave che trascorre abbastanza tempo all' ormeggio perché abbia senso connettersi', si afferma in ambito ESPO. Occorre tener presente che vi sono navi che scalano regolarmente un determinato porto, si ormeggiano alla stessa banchina con regolarità e quindi la connessione OPS è più propizia e un investimento del genere è giustificato; come per nuove banchine in costruzione occorre pianificare un' adeguata connessione OPS distribuendo i servizi su questi nuovi punti d' accosto per gli ormeggi. Le linee guida per la redazione dei piani Regolatori di Sistema Portuale raccomandano, tra gli indirizzi strategici da perseguire per la sostenibilità energetica e ambientale, l' elettrificazione delle banchine prevedendo misure d' incentivazione per gli armatori che intendano adeguare le navi. Il trattato internazionale per la sicurezza della vita nei mari (SOLAS) definisce gli standard di sicurezza per la

costruzione, le apparecchiature, e la gestione delle navi. L' Onshore Power Supply (OPS) fa parte della soluzione per rendere più verde il settore marittimo. È una struttura/strumento importante per ridurre le emissioni di CO2 e l' inquinamento atmosferico all' ormeggio e nei porti. Molti porti in Europa stanno intensificando gli sforzi per implementare più OPS e vogliono (e hanno bisogno) di investire in OPS dove ha più senso. Un ambizioso piano d' implementazione OPS comporta grandi investimenti in anticipo e costi operativi significativi. Ultimamente, l' Organizzazione Europea dei Porti Marittimi (ESPO) ha presentato un quadro/guida per i porti e i responsabili politici, per garantire un approccio efficace e intelligente per queste catene di distribuzione di energia da terra. 'ESPO vuole più strutture OPS. Non avrebbero senso investimenti pubblici per tutti i moli e tutti i porti. Il costo di installazione delle strutture OPS, senza un' adeguata analisi di costi e benefici, è troppo alto e per questo ESPO ha prodotto una guida di cose da fare e non fare', afferma Isabelle Ryckbost, Segretario generale di ESPO. Nel quadro/guida sono riportate le seguenti caratteristiche: - ubicazione dell' ormeggio e del porto; - la dimensione e la disposizione dell' ormeggio per adattarsi alla connessione della nave; - l' accesso ai finanziamenti pubblici; - la capacità di rete disponibile e l' accesso a energie rinnovabili, compreso lo spazio in banchina per integrare la struttura OPS. I segmenti di trasporto marittimo, annoverati nella guida ESPO, sono quelli in cui il guadagno in termini di riduzione delle emissioni è maggiore, come le navi portacontainer di grandi dimensioni; poi vi sono i segmenti delle crociere e dei traghetti poiché generalmente attraccano vicino alle aree edificate e agli agglomerati urbani. Con la comunicazione 'Verso un quadro legislativo intelligente per l' OPS', ESPO intende contribuire in modo costruttivo alla stesura e alle ulteriori discussioni di due imminenti proposte della Commissione Ue che definiscono la politica e i requisiti per la diffusione e l' uso di energia elettrica a terra. La prima è la proposta FuelEU Maritime, che affronterà la domanda di combustibili puliti dal trasporto marittimo, compreso le OPS. La seconda proposta riguarda la revisione della direttiva sulle infrastrutture per combustibili alternativi, nota come 'AFID', che regola la fornitura di combustibili, tra l' altro la fornitura di infrastrutture per combustibili puliti. Per l' **AdSP** del Mare Adriatico Meridionale si può dire che l' elettrificazione delle banchine dei



due porti principali del Sistema è già programmata e si parla di 'operativa - utenza' per la fine del 2023. Infatti, l' **AdSP**, già l' anno scorso, ha presentato un progetto di fattibilità tecnico - economica per la realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari e di Brindisi: l' approvvigionamento energetico delle navi



Il Nautilus

Focus

agli ormeggi n.10 e n.11 della Darsena di Ponente nel Porto di Bari e gli ormeggi n. 15,16/17, 18 di Punta delle Terrare nel Porto di Brindisi.

Danni al commercio globale

Suez, ora l'equipaggio rischia anche l'arresto

Disincagliata la Ever Given ma i marinai indiani sono sotto accusa per la manovra Saranno necessari almeno tre giorni per smaltire il maxi-ingorgo di navi SONO QUATTROCENTO LE IMBARCAZIONI RIMASTE IN FILA DRAGATE TRENTAMILA TONNELLATE DI SABBIA DAL FONDO Disincagliata la Ever Given ma i marinai Saranno necessari almeno tre giorni indiani sono sotto accusa per la manovra per smaltire il maxi -ingorgo di navi

L' INCIDENTE Dopo sei giorni di attesa, la nave Ever Given è stata liberata. Il traffico nel canale di Suez è finalmente ripreso. In coda, per passare nel canale, si sono accumulate più di quattrocento navi e ci vorranno giorni per smaltire il passaggio di tutte le imbarcazioni e riportare alla normalità il traffico navale. Un incidente che ha tenuto con il fiato sospeso il mondo intero, a causa delle sue ripercussioni sulla catena globale degli approvvigionamenti energetici e commerciali. Un blocco che è costato quasi dieci miliardi di dollari al giorno. Poco prima del disincagliamento della portacontainer, l'agenzia di rating Fitch aveva prospettato danni per centinaia di milioni di euro per le compagnie di riassicurazione.

I RIMORCHIATORI La svolta è avvenuta poco dopo le tre del pomeriggio, quando il cargo battente bandiera panamense è tornato a navigare. Già nella notte il portacontainer era stato raddrizzato per l'ottanta per cento grazie al lavoro di tredici rimorchiatori, col contributo anche del rimorchiatore italiano di altura Carlo Magno, che ha lavorato tirando la poppa.

Ma la parte più problematica era sbloccare la prua, come rilevato uno degli esperti intervenuto sul posto, Peter Berdowski, direttore esecutivo della Royal Boskalis, casa madre di Smit Salvage, alla radio pubblica olandese.

Per rimettere in navigazione il portacontainer della classe megaship' è stato necessario dragare in questi giorni trentamila tonnellate di sabbia dal fondo del canale. Il capitano della portacontainer e i venticinque membri indiani dell'equipaggio intanto rischiano gli arresti domiciliari e accuse penali. «C'è un pericolo evidente che l'equipaggio della nave venga usato come capro espiatorio», ha detto il capitano Sanjay Prashar, membro del National Shipping Board (Nsb), al Times of India.

«Prima di tutto è necessario accertare le cause che hanno portato la gigantesca nave ad arenarsi», ha affermato Prashar, aggiungendo che «per verificare i fatti è necessario ascoltare ed esaminare le registrazioni delle conversazioni fatte durante il viaggio della nave e così si può arrivare a capire che cosa abbia causato l'intoppo».

Dopo l'annuncio della ripresa della navigazione, il capo dell'Authority del Canale di Suez, l'ammiraglio Osama Rabie, ha previsto che ci vorranno circa tre giorni e mezzo per smaltire tutto il traffico nel canale. Le perdite da parte egiziana per mancati pedaggi sono dai dodici ai quindici milioni di dollari, ha confermato Rabie, il quale ha sottolineato come l'incidente abbia «messo in luce l'importanza del canale». La portacontainer si è poi diretta con i propri motori verso in un bacino interno allo stretto per essere sottoposta a una revisione tecnica. In tono trionfalistico, è intervenuto anche il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi, recatosi in visita a Suez dopo il disincaglio della Ever Given: «Sono qui per lanciare un messaggio attraverso i media e dire che il canale di Suez è potente e in grado di assumersi la responsabilità del commercio internazionale». Al-Sisi ha celebrato «l'enorme complessità tecnica» dell'impresa ricordando, con toni nazionalistici, che gli egiziani «hanno scavato il canale con i corpi dei loro antenati e lo hanno difeso con le anime dei loro padri nella guerra dei sei giorni del 1967».



Il Messaggero

Focus

IL PETROLIO Retorica nazionalista vecchio stile che in Egitto ha ancora un certo effetto su parte della popolazione. Le reazioni sui social media a proposito della crisi di Suez, definita un calvario, per al-Sisi sono state «una dimostrazione di quanto gli egiziani amino il loro Paese». Il presidente egiziano ha infine ringraziato «gli amici dell' Egitto del Golfo e nel mondo per aver offerto sinceramente la loro assistenza e per aver contribuito a risolvere in tempi record e con il numero minimo possibile di perdite la crisi del Canale di Suez».

Dopo la notizia della riapertura del canale sono migliorate le principali borse europee, nonostante le notizie sulla pandemia, e il petrolio è sceso dello 0,5%, attestandosi a 60,6 dollari al barile. Cristiano Tinazzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il blocco di Suez è un costo accettabile per le aziende attrezzate a gestire il rischio

ALESSANDRO DE FELICE*

In questi giorni rimbalza prepotentemente la notizia sensazionalistica e priva di alcun fondamento di 9,5 miliardi di dollari al giorno di danni a causa della chiusura del canale di Suez. Tale cifra rappresenterebbe invece solo il controvalore stimato dai Lloyd's delle merci in transito nell'area, merci che non sono affatto perdute o danneggiate comprese quelle a bordo della EverGiven. Tra gli impatti da segnalare i costi dei noli per il dry bulk in partenza dal Mar Nero (per il grano ucraino e russo) con tempi di oltre i 20 giorni.

I danni da ritardata consegna possono essere coperti dalle assicurazioni sul trasporto ma va tenuto presente che in questo caso il vettore e lo spedizioniere cercheranno di far valere una causa di forza maggiore per essere esonerati dalla propria responsabilità. Tenendo conto di quanto previsto dalla Convenzione di Bruxelles (recepita nel nostro ordinamento dall'articolo 422 del Codice Navale) non può rispondere del danno il vettore che abbia dato prova che quest'ultimo non abbia trovato origine nella propria colpa o da quella di tipo commerciale da parte dei propri dipendenti e preposti.

Ciò potrebbe dar adito ad una serie di vertenze stragiudiziali e giudiziali considerando che è a carico dell'interessato al carico fornire dimostrazione della sussistenza della colpa del vettore e che nel diritto anglosassone tipicamente applicabile ai contratti di trasporto internazionale, l'accertamento della forza maggiore viene fatto caso per caso non essendo automatico.

In mancanza di piani di gestione del rischio predefiniti quali possono essere le alternative immediate laddove la componente tempo è rilevante? Si consideri a proposito che da circa due anni è operativo un collegamento ferroviario fra Xi'an e Melzo (Milano) equipaggiato per il trasporto di container da 40 piedi high cube con un tempo di transito di 14 giorni ad un costo verso est di circa 1.600 euro e di circa 3.000 euro dalla Cina. La compagnia Rail cargo group che opera questo collegamento tuttavia dichiarava già alcuni mesi fa che i treni provenienti dalla Cina sono overbooked e che rimanevano spazi disponibili nella tratta verso est. Ciò fa ritenere che, indipendentemente dai costi, non sarà facile ottenere uno slot.

I danni per l'armatore. Anzitutto sarà fondamentale l'accertamento dell'eventuale responsabilità del comandante della nave nell'incidente, considerando che il transito avviene sotto pilota e rimorchiatori della Suez Canal Authority, da questo dipenderà l'impatto dell'evento sul mercato assicurativo ed in particolare sul Club Protection & Indemnity.

In prima istanza gli assicuratori sopporteranno i costi delle operazioni di salvage della nave e del carico alle quali concorreranno proporzionalmente gli assicuratori Corpi e Macchine, il Club P&I e gli assicuratori delle merci caricate per il contributo in avaria.

Qualora vi fosse una responsabilità accertata dell'armatore o del comandante, lo stesso potrebbe rispondere dei danni diretti causati alle infrastrutture del canale e dalla perdita di profitto subita dalla Suez Canal Authority per la mancata riscossione dei diritti di transito durante il blocco. Dall'accertamento di tale responsabilità potrebbe nascere una galassia di contenziosi da parte di tutti gli altri armatori che a causa del blocco hanno subito extra costi.



Fattispecie che ricadono nell' ambito della copertura P&I.

Impossibile dunque in questa fase fare una stima anche approssimativa che sarebbe pura speculazione.

Il ruolo del risk manager. Pur non negando potenziali impatti economici rilevanti, possiamo concludere



MF

Focus

che l' evento di Suez non sarà certo la catastrofe del commercio internazionale (c' è persino chi si è spinto a definirlo cigno nero!). Trasformare le percezioni in analisi di contesto che danno una valutazione su basi oggettive è uno dei compiti più importanti del risk manager che ne deve riferire agli organi di controllo e governo aziendale.

Ancora una volta si rivela determinante un' analisi di rischio nell' ambito supply chain condotta su opzioni rischio/ritorno che permetta di fare le corrette scelte strategiche sulla base di un rischio bilanciato.

A tal fine le criticità riguardano prevalentemente l' esasperata ricerca dell' abbattimento del capitale circolante che si traduce spesso in una pericolosa riduzione delle scorte di magazzino e la riduzione dei costi che allunga la catena di fornitura rendendone difficile il controllo.

Questo evento dovrebbe dimostrare se la consapevolezza maturata su Risk management e Business continuity in più di un anno di crisi pandemica abbia generato i suoi frutti nei processi decisionali aziendali soprattutto per quelli che riguardano l' approvvigionamento ed i fornitori critici. Dunque conoscenza, approfondimento, analisi dei dati. E niente panico! (riproduzione riservata) *chief risk officer Prysmian e presidente Anra.

Il ruolo economico del canale egiziano

Suez. (Paolo Bosso). Una balena spiaggiata, come l'ha definita efficacemente Peter Berdowski, amministratore delegato di Royal Boskalis Westminster, incaricato dall'armatore taiwanese Evergreen di spostare Ever Given, la portacontainer lunga 400 metri incagliatasi il 23 marzo di prima mattina nel canale di Suez, poi liberata sei giorni dopo, tra la notte di domenica e lunedì. Un bestione leggermente più alto dell'Empire State Building (messo longitudinalmente, andrebbe ben oltre la larghezza di piazza San Pietro) che trasporta a pieno carico 20 mila TEU che si è arenato di traverso, probabilmente per via di una raffica di vento, in un canale largo 200 metri, toccando entrambe le sponde e bloccando soltanto martedì il passaggio di più di cento mercantili e rallentando per almeno sei giorni il flusso marittimo commerciale che dall'Asia passa nel Mediterraneo e va in Nord Europa. Come evidenzia una ricerca del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, nel 2020 sono transitate nel canale di Suez oltre un miliardo di tonnellate di merci, pari a 18,829 transiti navali, di cui un quinto di queste per la prima volta, incentivati dai forti sconti sul pedaggio introdotti dal governo di Egitto con l'inizio della pandemia. Il 2019 è stato uno degli anni migliori della sua storia per i ricavi, pari a 5,8 miliardi di dollari, mentre nell'anno del Covid gli introiti sono stati solo 200 mila dollari inferiori. Per l'Italia il canale di Suez è fondamentale per l'interscambio marittimo con l'Asia, che nel 2020 è valso 82 miliardi di euro, il 40 per cento del commercio marittimo complessivo del Paese. La logistica del trasporto internazionale si è profondamente trasformata negli ultimi decenni. Si è passati dalla logica del magazzino a quella della pronta consegna. In altre parole le fabbriche non accumulano più la merce in attesa di venderla ma producono quello che il mercato richiede. In una situazione del genere, quindi, la filiera del trasporto si ritrova molto più esposta che in passato. «Senza più il magazzino, la supply chain dovrà muoversi in modo perfetto per assolvere gli obblighi verso i clienti. Sette giorni di navigazione in più per circumnavigare l'Africa, quindi, possono essere molto penalizzanti», spiega Andrea Scarpa, vicepresidente Fedespedit, la federazione degli spedizionieri italiani. Scarpa ha spiegato che in questi giorni di sospensione «la funzione dello spedizioniere è stata tenere aggiornati i clienti. Abbiamo subito quello che hanno subito tutti». Un'altra settimana di blocco del canale e per la maggior parte dei Paesi marittimi ci sarebbero stati grossi problemi. Per l'Italia, soprattutto nelle esportazioni. Cosco ed Msc, per esempio, in questi giorni avevano bloccato l'accettazione di booking verso il Far East, non sapendo quando si sarebbe riaperto il canale».



Suez, la crisi da 10 miliardi al giorno

Adesso per far passare le quasi 400 navi che aspettano di attraversare il Canale di Suez, serviranno fino a 6 giorni, secondo le previsioni di Maersk. Lunedì mattina la Ever Given è tornata a navigare, dopo le faticose operazioni di disincagliamento. L'Autorità del Canale di Suez ha annunciato nel primo pomeriggio di lunedì la ripresa della navigazione e per smaltire la coda di navi verrà raddoppiato l'orario di lavoro dello staff, in modo da permettere il prima possibile il passaggio delle imbarcazioni in attesa. Circa 27 mila i metri cubi di sabbia sono stati rimossi a una profondità di 18 metri per liberare la nave dopo che una tempesta di sabbia e il forte vento, l'avevano spinta a incagliarsi in diagonale, bloccando la via d'acqua. Le navi rimaste bloccate sono quasi 400 e alcune, nei giorni scorsi avevano deciso di fare marcia indietro e circumnavigare il Capo di Buona Speranza per arrivare a destinazione. Gli equipaggi dei 16 rimorchiatori inviati nel Canale, tra cui l'italiano Carlo Magno, hanno festeggiato la riuscita dell'operazione facendo suonare i nautofoni. Osama Rabei, presidente dell'Autorità del Canale, ha lodato «l'efficienza degli ingegneri egiziani» nella gestione della crisi, che ha bloccato merci per un valore pari a 9,6 miliardi di dollari al giorno, secondo i calcoli degli analisti. Le perdite economiche per l'Egitto, secondo l'Autorità, sono state invece pari a 12-14 miliardi di dollari al giorno. Si aprirà ora l'indagine sulle ragioni dell'incidente.



Federagenti, Santi: Blocco di Suez, effetti potenzialmente gravissimi per l'Italia

La ripresa del Paese, anche dopo la pandemia passa attraverso i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali. Per questo devono essere valutati gli effetti potenzialmente gravissimi, conseguenti al blocco del Canale di Suez. Questa la sollecitazione del presidente di Federagenti, Alessandro Santi. «Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra - dice Santi - Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire». Continua il presidente di Federagenti: «Il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno. La sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare».



Informazioni Marittime

Focus

Suez sbloccato: porti congestionati e capacità ridotta

È ancora presto per il ritorno alla normalità, non prima di una settimana. Maersk annuncia una riduzione di stiva intorno al 30 per cento

Ora che il canale di Suez è tornato operativo, ci vorrà circa una settimana prima che si ritorni alla normalità. Lo riferisce Maersk in una nota ai suoi clienti che ha parlato di una perdita di capacità del mercato delle portacontainer tra il 20 e il 30 per cento per almeno i prossimi sette giorni. La ragione è legata alla coda di mercantili che si è fatta a Sud dell'imboccatura, fuori il porto di Suez, che è arrivata a superare le 300 unità alla fonda (di cui 43 soltanto dell'armatore danese). I prossimi giorni quindi serviranno a smaltire tutto questo accumulo. È una stima e non è detto che la normalità del flusso marittimo attraverso il canale egiziano si ripristini prima, o dopo. Gli effetti del blocco sono a catena, ripercuotendosi prima sul trasporto marittimo, quindi sull'approvvigionamento energetico e di consumo, poi sulla catena logistica di terra. In una parola, ritardi nelle spedizioni dovuti all'accumulo delle navi in arrivo nei porti in orari fuori da quelli schedati, cosa che mette gli scali commerciali in difficoltà. «Al di là della perdita di capacità riferisce Maersk ci aspettiamo gravi congestioni portuali per il fatto che le navi nei prossimi giorni si presenteranno al di fuori dell'orario stabilito», con le rotazioni tutte da rifare.

Da qui la perdita di capacità complessiva della rete di trasporto oceanica. - credito immagine in alto



Suez ora strangola il Mediterraneo

SUEZ Mezzo mondo si è mobilitato, ma fino ad oggi il gigante della Evergreen incagliato sulla sabbia e rimasto di traverso a bloccare il canale di Suez non è stato rimosso. La causa dell'imprevedibile sinistro sembra sia stata una tempesta di sabbia e vento che ha reso ciechi sia gli strumenti che gli uomini. La navigazione è stata dichiarata temporaneamente sospesa dall'Authority che gestisce il canale e lo rimarrà fin quando il cargo battente bandiera panamense e operato da una società di Taiwan non sarà rimosso in navigazione. Si sta scavando sotto la prua (vedi foto) ma non basta certo a risolvere le cose: né sono bastati ad oggi i tanti rimorchiatori impegnati. L'armatore Shoei Kisen Kaisha, noleggiatore della Ever Given, ha avvertito che si stanno incontrando grosse difficoltà a disincagliarla e ha ammesso di non sapere quanto tempo ci vorrà a liberarla dalle sabbie. Per spostare questo gigante potrebbero essere necessari anche giorni o settimane, spiega a sua volta il capo della Smit Salvage, la società olandese specializzata in questo tipo di operazioni che a suo tempo ha partecipato fra l'altro alla rimozione sia del relitto della Costa Concordia davanti all'Isola del Giglio svuotandone le cisterne, sia di quello del sottomarino nucleare russo Kursk. Smit Salvage, che spesso collabora anche con la livornese Neri, ha inviato a Suez un team di tecnici e l'Autorità del Canale di Suez ha sottolineato che sta intervenendo con due battelli-draga, quattro scavatrici e nove rimorchiatori giganti. Secondo gli esperti, ogni giorno di chiusura del canale è già costato alcuni milioni di dollari e una delle conseguenze dirette è stato l'aumento del greggio, che per raggiungere l'Europa deve circumnavigare l'Africa, in tempi nei quali già il fuel è alle stelle per altri fattori geo-politici. E il Mediterraneo, con i porti italiani, da porta meridionale dell'Europa è diventato in questa crisi una specie di lago chiuso, accessibile solo da Gibilterra con lunghe e costose navigazioni per e dal Far East.



L'alternativa a Suez: Via della Seta ferroviaria e Corridoio Mediterraneo

Giachino: nel 2020 sono stati 11mila i treni che hanno collegato la Cina all'Europa

Vezio Benetti

GENOVA L'alternativa a Suez sono la Via della Seta ferroviaria e il Corridoio Mediterraneo (Tav). Questo scrive Mino Giachino, presidente di Saimare e organizzatore di SiTav al nostro quotidiano intervenendo anche con una intervista video che può essere ascoltata su www.messaggeromarittimo.it. L'Economia mondiale cambiò i suoi flussi nel 1869, dice ancora Giachino, con la costruzione del canale di Suez. La Valigia delle Indie, la linea commerciale che univa la Gran Bretagna alle sue colonie asiatiche, smise di circumnavigare l'Africa e risparmiò 18 giorni di viaggio e molto denaro passando dall'istmo di Suez. Cavour fu il nostro più grande statista non solo perché unì l'Italia in meno di 13 anni, ma anche perché aveva capito che il canale di Suez avrebbe reso centrale negli scambi il Mediterraneo e avrebbe dato un grande ruolo all'Italia e ai nostri porti. Il progetto del primo traforo del Frejus, che venne costruito in soli 14 anni, che su rotaia collegava la Francia al nostro Paese, consentiva alla Valigia delle Indie di attraversare Francia e Italia su ferrovia e a Brindisi di diventare il porto più vicino alle navi che attraversavano la nuova via dei trasporti. Allo stesso modo oggi per il nostro Paese, continua Giachino, la costruzione della Tav e il completamento del Corridoio ferroviario Mediterraneo sino al confine con la Ucraina consentirà il collegamento con la Via della Seta ferroviaria, che ricordo ha un tempo di trasporto inferiore già oggi alla via marittima, tanto è vero che nel 2020 sono stati 11.000 i treni merci che hanno collegato la Cina e l'Europa. Quei treni oggi, non essendo stato completato il Corridoio Mediterraneo, grazie anche ai ritardi nella costruzione della Tav, salgono nel nord Europa e si dirigono a Duisburg regalando alla Germania il primato nella logistica non solo europea ma mondiale. L'Italia negli ultimi 10 anni non ha avuto una crescita negativa solo grazie alle esportazioni ma senza import non c'è export. Ecco perché, conclude Giachino, la battaglia dei Sitav vinta con la grande Manifestazione del 10 Novembre che ebbi il coraggio di organizzare firmando la richiesta in Questura e che ebbe grande successo grazie all'apporto delle madamin, delle imprese torinesi e anche degli organi di informazione, proseguirà a partire dalle elezioni comunali e nel dialogo con le forze politiche favorevoli e col Governo Draghi.



Shipping Italy

Focus

Il sogno' di Santi (Federagenti): Dopo il blocco di Suez far capire l'importanza del trasporto marittimo

Politica, istituzioni e media italiani hanno sottovalutato gli effetti potenzialmente gravissimi che un blocco prolungato del Canale di Suez avrebbe rappresentato per l'Italia, evidenziando in modo drammatico come l'Italia abbia ormai perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare. Parole di Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che ha esortato agenti marittimi così come tutte le categorie che operano nella filiera dei trasporti marittimi a lanciarsi in una nuova missione: Far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. Per quel che riguarda poi nel dettaglio il Canale di Suez, secondo Santi è necessario e urgente far sviluppare una consapevolezza nuova rispetto alla sua importanza e alla necessità di tutelarne la piena operatività. Da qui la proposta del numero uno degli agenti marittimi: Costituiamo Comitati tecnici per qualsiasi cosa, il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente, anche con il coinvolgimento di altri Paesi mediterranei e nella prospettiva di una collaborazione sempre più fattiva con l'Egitto che attraverso la Suez Canal Authority controlla questa via d'acqua, che per l'Italia rappresenta un'infrastruttura economica prioritaria.

